This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

D10726

Vermischte Schriften

des

k. k. Vice-Admirals

Bernhard Freih. v. Wüllerstorf-Urbair.

II

Herausgegeben

von

seiner Witwe.

Schaue, Sinne, Schaffe.

Wüllerstorf.

Graz, 1889.

Im Selbstverlage der Herausgeberin.

AC35
W8

In 200 Exemplaren als Manuſcript gedruckt.

Druckerei „Leykam“ in Graz.

Vorwort.

Um das Andenken meines theuern Mannes zu ehren und ſein Denken, Wollen und Wirken in die Erinnerung Jener zurückzurufen, welche daran freundlichen Antheil nahmen und ſein raſtloſes Streben theilten, Oeſterreich nach jeder Richtung zur gedeihlichſten Entwicklung zu bringen, habe ich die Herausgabe vermiſchter Schriften desſelben veranlaßt. Letztere ſind theils bisher ungedruckt geblieben, theils in Zeitſchriften zerſtreut und deshalb, wie dies meiſtens zu geſchehen pflegt, der Vergeſſenheit anheimgefallen. Schriften ſtreng wiſſenſchaftlichen oder vorwiegend techniſchen Inhaltes wurden nicht aufgenommen. Die beigefügten Mittheilungen über den Austritt meines Mannes aus dem Miniſterium werden zur Berichtigung mancher irrigen Angaben über dieſe wichtige Epiſode ſeines Lebens dienen und ſie in das der Wahrheit entſprechende Licht ſtellen.

Leonie Willerstorf-Rothkirch.

Nekrolog.

Von

Dr. Karl von Scherzer.

(Aus der „Allgemeinen Zeitung".)

Bernhard v. Wüllerstorf-Urbair, aus einer alten Reichsritter-Familie stammend, wurde am 29. Januar 1816 zu Triest geboren. Kaum vier Jahre alt, verlor er seinen Vater, welcher die Stelle eines Delegaten der Provinz Rovigo im Venetianischen bekleidete und auf der Jagd durch ein zufällig sich entladendes Gewehr frühzeitig sein Leben einbüßte. Die Mutter (eine geborne Gräfin Grochowska) verheiratete sich einige Jahre später ein zweites Mal mit Johann Grafen Marzani, welcher damals als Staatsbeamter in Padua fungirte,*) so daß Wüllerstorf seine ersten Studienjahre in Italien verbrachte. Für den Militärstand bestimmt, wird er am 16. October 1828 als Cadet beim Infanterie-Regimente Herzog von Württemberg Nr. 40 assentirt und zu seiner weiteren Ausbildung in die Pionniercorpsschule nach Tulln bei Wien versetzt, wo er bis zum Jahre 1833 verbleibt. Obwohl in allen Lehrgegenständen ein vorzüglicher Schüler, excellirt er doch ganz besonders in der Mathematik, welche auch in der Folge die Grundlage seines Denkens und Wirkens wird.

In Folge einer im Jahre 1833 an die Zöglinge der Pionnierschule ergangenen amtlichen Aufforderung, daß diejenigen Cadeten, welche hiezu Neigung hätten, sich zum Uebertritt in die k. k. Kriegsmarine melden mögen, widmet sich Wüllerstorf dem Seedienste, zu dem er sich von Kindheit an hingezogen fühlte, und wird nach einem kurzen Aufenthalte in Venedig auf einem kleinen Kriegsschiffe eingetheilt, wo für ihn ein neues Leben beginnt.

Sein Wunsch und Streben nach höherem Wirken und Vermehrung seines Wissens blieben aber in der von ihm erhofften Weise unerfüllt; denn bei dem Tone, welcher zu jener Zeit in der zumeist aus Officieren venetianischer Nationalität zusammen-

*) Nachmals Vice-Präsident der Statthalterei in Venedig.

geſetzten Marine herrſchte, konnte eine ernſtere Ausbildung nur autodidaktiſch geſchehen. Doch gab er ſich mit ſo großem Eifer dem Studium der Nautik hin, daß er bereits im Laufe eines Jahres die zur definitiven Aufnahme in die Marine erforderliche Prüfung mit dem beſten Erfolge abzulegen vermochte. Ja, in der praktiſchen Ausübung ſeines Berufes erringt er ſich bald einen ſo guten Namen, daß er ſchon nach zwei Jahren vom damaligen Contre-Admiral Grafen Dandolo an Bord der Goëlette „Sphynx“ mit der Führung des Officiersdienſtes betraut wird, obſchon dienſtältere Cadeten in der Escadre ſich befinden. Ein wiſſenſchaftlich und literariſch gebildeter Commandant, Linienſchiffs-Lieutenant Milonopulo, verſieht ihn mit den vorzüglichſten Lehrmitteln zum Studium der nautiſchen Aſtronomie, ſpornt ihn zu ſelbſtſtändiger Arbeit an, und er wird dadurch ſein erſter wirklicher Lehrer in der Marine, in welcher man zu jener Zeit nur der ſogenannten Erfahrung zur See huldigte, nämlich mit den Thatſachen ſich zurecht zu finden ſuchte, ohne deren Urſachen zu ergründen und dem Gedanken die Herrſchaft einzuräumen.

Gleichwohl fühlt ſich Wüllerstorf in ſeiner Stellung höchſt unbehaglich, „weil der herrſchende Geiſt im Marinecorps ein unmilitäriſcher und nichtöſterreichiſcher war“.

Mit Freude ergreift er daher die dargebotene Gelegenheit, der Sternwarte in Wien zugetheilt zu werden, mit der verlockenden Ausſicht, ſpäter die Leitung der in Venedig projectirten Marine-Sternwarte zu übernehmen. Er bleibt nun zwei Jahre in Wien, wo er ſich unter der weiſen Führung des berühmten Gelehrten J. J. Littrow zum tüchtigen Aſtronomen heranbildet und zugleich die wiſſenſchaftliche Unterſtützung von gleich ſtrebſamen Männern, wie Dr. Schaub (ſpäter Director der nautiſchen Akademie in Trieſt) genießt, welcher damals als Aſſiſtent an dem genannten Inſtitute angeſtellt war. Im Jahre 1839 wird Wüllerstorf außer der Tour zum Linienſchiffs-Fähnrich befördert und auf die warme Empfehlung Littrows zum Director der Marine-Sternwarte in Venedig ernannt, in welcher Eigenſchaft er zugleich den Unterricht in der Aſtronomie und höheren Nautik ertheilte. Das war für den kaum 23jährigen Mann eine bedeutende Errungenſchaft, verbunden mit dem Beginn einer wiſſenſchaftlichen Laufbahn, die er nun mit voller Hingebung und dem regſten Pflichtgefühl betritt. Aber ſo ehrenvoll ſeine Stellung, ſo angenehm ſeine ſocialen Beziehun-

gen, indem sein edles, elegantes Wesen, seine Kenntnisse und seine Liebenswürdigkeit ihn rasch zum Liebling der vornehmen Welt Venedigs machen,*) ebenso unbefriedigend gestaltet sich das dienstliche Verhältniß. Die Wissenschaft wurde noch nicht hoch genug geachtet, um ihn von lästigen, zeitraubenden Paraden und leeren Dienstesverrichtungen zu entheben. Einmal wird er sogar für 48 Stunden zum Profoßen befohlen, weil er zwei Tage über seinen Urlaub beim Gelehrten-Congreß in Padua verweilte, obschon er als Vertreter der Marine dorthin entsendet worden war und die Verlängerung der Dauer der Versammlung um zwei Tage dienstschuldigst gemeldet hatte. Ebenso werden seiner publicistischen Thätigkeit, obgleich nur wissenschaftlicher Natur, enge Grenzen gezogen und seine Arbeiten einer lästigen Controle von völlig unberufener Seite unterworfen, so daß er sich nach jeder Richtung hin in seinem ernsten Streben beengt und verhindert sieht.

Schon war er im Begriffe, die Marine gänzlich zu verlassen und sich auf Anrathen des ihm befreundeten Astronomen Professors Santini in Padua um die durch dessen Rücktritt erledigte Stelle eines Directors an der dortigen Sternwarte zu bewerben, als die revolutionäre Bewegung des Jahres 1848 dazwischen trat und der junge eifrige Patriot nun nur mehr daran dachte, seine Vaterlandsliebe zu bethätigen.

Noch sei hier eines Zwischenfalles Erwähnung gethan, welcher den Beweis liefert, wie sehr Wüllerstorfs Bestrebungen schon zu jener Zeit in wissenschaftlichen Kreisen geschätzt wurden. Die Stadt Venedig hatte ihn nämlich im Jahre 1847 mit der Aufgabe betraut, ein von ihm zur Regelung der Zeit vorgeschlagenes System telegraphischer Bekanntgabe der Stunden einzuführen. Auf der kleinen Terrasse nächst dem Marcusthurme sollte ein Mechanismus mit Zifferblatt und Glocke aufgestellt werden, welcher, auf elektro-magnetischem Wege mit der Sternwarte und einer Pendeluhr daselbst verbunden, die genaue mitt-

*) Namentlich unterhielt Wüllerstorf einen intimen Verkehr mit dem Marschall Marmont, Herzog von Ragusa, welcher in jener Periode in Venedig lebte, sich vielfach mit Astronomie beschäftigte und über des jungen Marine-Officiers gediegene Kenntnisse bei jedem Anlaß mit der höchsten Anerkennung sich aussprach. Er schreibt u. A. in seinen Memoiren: „Au nombre de ceux qui composaient ma société habituelle, se trouvait un jeune officier de marine d'une grande distinction, chargé de la direction de l'observatoire, le Baron de Wüllerstorf.“

lere Zeit anzugeben bestimmt war. Die Leitung, mittelst Kupferdrahtes von der am äußersten östlichen Ende Venedigs gelegenen Sternwarte bis zum Marcusthurme geführt, mußte zum großen Theile durch Wasser oder feuchten salzigen Schlamm hergestellt und daher vollkommen isolirt werden. Da zu jener Zeit Guttapercha noch nicht im Handel war, auch nicht zur Anwendung gebracht werden konnte, so erfand Wüllerstorf eine Mischung aus Pech, Unschlitt und Wachs, welche eine vollständige Isolirung gestattete, derart, daß die telegraphischen Zeichen ganz gut mitgetheilt zu werden vermochten. Die Vorrichtung war zu Ende des Jahres 1847 so weit fertig, daß der Gelehrten-Congreß in Venedig, bei welchem Wüllerstorf die Stelle eines Secretärs der mathematisch-physikalischen Classe bekleidete, die Ueberzeugung von der Brauchbarkeit des neuen Systems gewann. Es war dies die erste, obschon nur auf kurze Strecken geführte, unterseeische Leitung. Der Ausbruch der Revolution im März 1848 verhinderte die vollkommene Durchführung des Systems; ja der ignorante und fanatisirte Pöbel fischte und stahl die Leitungsdrähte, so viel er nur konnte, in der vorgefaßten Meinung, daß Venedig damit in die Luft gesprengt werden sollte!

Auch viele astronomische Arbeiten Wüllerstorfs, insbesondere die nahezu vollendete Karte des Sternbildes Orion, gingen damals verloren, mit deren Ausführung der junge Marine-Officier von der Berliner Akademie der Wissenschaften beauftragt worden war. Blos die Bestimmungen der Länge und Breite der Sternwarte von Venedig vermochte Wüllerstorf noch den Astronomischen Nachrichten in Altona zuzusenden, und so sind wenigstens diese dem bald darauf folgenden Zerstörungswerk entgangen.

Wüllerstorf, welcher sich im April 1847 nach einer langen romantischen Werbezeit mit Miß Hannah O'Conor of Connaught aus einer in Venedig lebenden, hoch angesehenen irischen Adelsfamilie vermählt hatte, verläßt beim Ausbruch der Revolution mit seiner jungen Frau unter den peinlichsten Umständen Venedig und muß, nachdem der Seeweg bereits unterbrochen, die Reise nach Triest zu Land durch die empörten Provinzen über Udine unternehmen.

In Triest sammelte der damalige Feldmarschall-Lieutenant Graf Gyulai die wenigen, treu gebliebenen Officiere der kleinen Kriegsmarine. Wüllerstorf übernimmt das Marine-Divisions-

commando und die Marineverwaltung; ihm wird zugleich die Organisation des Dienstes, die Aufnahme von Officieren und Cadeten, die Ausrüstung und Herstellung der noch vorhandenen Schiffe, sowie der neuangekauften Fahrzeuge, übertragen. Tag und Nacht rastlos thätig, genügt er den weitgehendsten Anforderungen, und als nach etwa zwei Monaten ältere Officiere verfügbar waren, vermochte er bereits eine wohlorganisirte geordnete Verwaltung seinem Nachfolger, dem damaligen Linienschiffscapitän v. Bujakovich, zu übergeben.

Als Ende Mai 1848 die zahlreiche feindliche Flotte unter Contreadmiral Albini der Bucht von Muggia sich nähert, ist Wüllerstorf in der Eigenschaft eines Escadre-Adjutanten bei der Vertheidigung des Hafens thätig. Die aufregenden Ereignisse, von welchen zu jener Zeit Triest der Schauplatz war, wirkten dermaßen erschütternd auf die Gesundheit seiner Gattin, welche ihm eben erst einen Knaben geschenkt hatte,*) daß sie wenige Tage darauf an den Folgen einer Gehirnentzündung starb.

Wir sehen nun Wüllerstorf nacheinander mit zahlreichen wichtigen Missionen beauftragt, deren er sich stets mit Geschick und Glück entledigt, sodann als Schiffslieutenant bei den Operationen gegen Venedig und Ancona thätig und endlich zum Militärreferenten des Marine-Obercommando's ernannt, mit der Aufgabe, den Dienst auf deutscher Grundlage zu organisiren. In dieser Stellung übersetzt er gemeinsam mit dem damaligen Fregattenlieutenant (jetzt Linienschiffscapitän) Heinrich v. Littrow die See-Taktik aus dem Italienischen ins Deutsche, entwirft ein neues, einfacheres Flaggensignalsystem für die Flotte und verfaßt zahlreiche Dienstvorschriften. Zum Corvettencapitän befördert und für seine vielfachen Verdienste im Frieden, wie im Kriege, mit dem Orden der Eisernen Krone dritter Classe ausgezeichnet, übernimmt er im Jahre 1851 das Commando der Brigg „Montecuculi", dessen erster Lieutenant sein Schüler aus der Marine-Akademie in Venedig, Fregattenlieutenant Wilhelm v. Tegetthoff ist, der nachmalige Held von Lissa.

Wüllerstorf segelt nun nach der Levante, um dort gegen Seeräuber zu kreuzen, und als einige Zeit darauf Graf Wimpffen

*) Karl Freiherr v. Wüllerstorf ist gegenwärtig Linienschiffslieutenant in der k. k. Kriegsmarine und wurde wegen seiner lobenswerthen Haltung bei der Schlacht von Lissa (1866) mit der Tapferkeitsmedaille decorirt.

das Obercommando der Marine übernimmt, wird er zurückberufen und zum Präsidialreferenten und Mitgliede des Admiralitätsraths ernannt. In dieser Stellung trägt er wesentlich zur Hebung und zum Gedeihen des jungen See-Instituts bei, indem er das von ihm entworfene Organisationssystem immer mehr ausbildet, bis endlich im Jahre 1855 Se. kais. Hoheit Erzherzog Ferdinand Max an die Spitze der österreichischen Kriegsmarine tritt. Die nächsten zwei Jahre verbringt Wüllerstorf, der inzwischen zum Linienschiffscapitän befördert worden war, als Commandant der Fregatte „Venus" mit Kreuzungen an der egyptischen und syrischen Küste.

Im Herbst 1856 berathet der Erzherzog Marine-Obercommandant mit Wüllerstorf das Project einer See-Expedition nach Indien und China, welches dieser zu einer wissenschaftlichen Reise um die Erde zu erweitern versucht. Erzherzog Ferdinand Max, für Alles leicht begeistert, was Wissen und Fortschritt zu fördern im Stande, ging auf Wüllerstorfs Vorschlag bereitwilligst ein, und war bald darauf in der Lage, an denselben die telegraphische Mittheilung machen zu können, daß das Project einer Erdumsegelung zu wissenschaftlichen Zwecken die Sanction Sr. Maj. des Kaisers erhalten habe.

Zum Expeditionsschiff wird die Fregatte „Novara" gewählt und Wüllerstorf mit dem Range eines Commodore zum Befehlshaber der Expedition ernannt. Durch dieses in großartigem Style angelegte Unternehmen bietet sich nun Wüllerstorf die vortheilhafteste Gelegenheit, seine früheren astronomischen Studien in rühmlichster Weise zu verwerthen. Mit welcher Umsicht und minutiösen Sorgfalt derselbe diese größte maritime und wissenschaftliche Expedition Oesterreichs vorbereitete, mit welchem großen Geschicke er dieselbe zu Ehren seines Namens, zum Nutzen der Wissenschaft und des Vaterlandes durchführte, ist allbekannt. Die mitgebrachten zahlreichen Sammlungen bilden einen Schatz und eine Zierde der kaiserlichen Museen, während die wissenschaftlichen Resultate der „Novara"-Expedition, welche Capitän Maury „a standard voyage" nennt, durch die Munificenz der kaiserlichen Regierung mit einem Kostenaufwand von 125,000 fl. in 21 Bänden herausgegeben, ein Gemeingut der ganzen gebildeten Welt geworden sind.*) Wüllerstorf allein ist es zu

*) Darwin z. B. schreibt an Dr. v. Scherzer über das Novara-Werk: „es sei darin eine erstaunliche Menge von belehrenden Mittheilungen angehäuft".

danken, wenn die Naturforscher an Bord der Fregatte „Novara“ die ihnen gebührende Stellung einnahmen und auf den verschiedensten Gebieten der Wissenschaft so schöne Erfolge zu erzielen im Stande waren. Im Laufe jener Weltreise hatte ich das Glück, Wüllerstorfs edlen Charakter, seine Verehrung für die Wissenschaft, seine Begeisterung für alles Große und Schöne, seinen Freimuth und seine Humanität in hundert kleinen Zügen beobachten zu können. Denn mit Ausnahme des Ehestandes gibt es wohl kaum ein gesellschaftliches Verhältniß, in dem man einen tieferen Einblick in das ganze Wesen eines Menschen gewinnt, als eine Einschiffung zur See, wo man Jahre hindurch gezwungen ist, auf dem verhältnißmäßig engen Raum eines Schiffes fortwährend mit einander zu verkehren; wo man die reinsten Genüsse wie die schwersten Entbehrungen, die herrlichsten Naturerscheinungen wie die furchtbarsten Elementarereignisse gemeinsam erlebt, und wo bei so mannigfachem Anlasse die ganze Scala menschlicher Empfindungen zum vollen Ausdrucke gelangt! Ich habe in dieser Beziehung im Laufe von zwei maritimen Expeditionen weit mehr betrübende als angenehme Erfahrungen gemacht! —

Nach der Rückkehr der Expedition verbrachten Wüllerstorf und der Verfasser längere Zeit in Triest, wo unter der Aegide des Erzherzogs Marine-Obercommandanten ein eigenes Novara-Bureau errichtet wurde, um das überaus mannigfaltige wissenschaftliche Material zu sichten und zu ordnen und namentlich den nautisch-physikalischen, sowie den beschreibenden Theil für den Druck vorzubereiten. Im Mai 1860 wurde Wüllerstorf, der inzwischen zum Contre-Admiral ernannt, mit dem Orden der Eisernen Krone zweiter Classe ausgezeichnet und in den erblichen Freiherrnstand des Kaiserstaates erhoben worden war, mit einer Flottenabtheilung nach Sicilien entsendet, um daselbst im Momente des Einbruches der Garibaldi'schen Freischaaren die Staatsangehörigen, sowie die Handelsinteressen Oesterreichs, zu schützen.

Nach glücklicher Beendigung dieser heiklen Mission bekleidet Wüllerstorf die wichtige Stelle eines Hafenadmirals und Festungscommandanten von Pola, und wird im April 1861 nach Wien berufen, um als Vertreter der k. k. Kriegsmarine den Verhandlungen im Reichsrathe beizuwohnen. Während seines Aufenthaltes in der Reichshauptstadt lernte er die Gräfin Leonhardine Rothkirch-Panthen, Tochter des verdienstvollen Feldmarschall-Lieutenants

gleichen Namens, kennen; eine Dame von vielseitiger Bildung, welche bald darauf (3. Aug. 1861) durch ihre liebevolle Hingebung und die innigste Identificirung mit seinem ganzen Wesen Wüllerstorfs häusliches Glück ein zweites Mal fest begründete. Der einzige Sprosse aus dieser Ehe ist schon in frühester Kindheit gestorben.

Im Januar 1862 unternahm Wüllerstorf im Auftrage der Regierung eine fünfmonatliche Studienreise nach der Schweiz, Frankreich, Deutschland und Holland, um die Eisenindustrie jener Länder im Hinblick auf den Eisenbau und die Bewaffnung der Kriegsmarine genauer kennen zu lernen. Allenthalben mit der größten Zuvorkommenheit und Auszeichnung aufgenommen, hatte er eine besonders günstige Gelegenheit, auch in industrieller und technischer Beziehung sein Wissen zu bereichern, was ihm namentlich später während seiner Ministerschaft gar wohl zu statten kam. Er sammelte ein sehr reiches und wichtiges Material und bemühte sich, dasselbe in einem umfassenden Generalbericht, sowie in zahlreichen Einzelberichten und Vorschlägen, im Interesse des Staates zu verwerthen. Allein alle diese Berichte sind, wie er einmal betrübt bemerkte, „in den Acten verblieben." Im Frühjahr 1864, als Erzherzog Ferdinand Max eben seinen unglücklichen Entschluß, die Kaiserkrone von Mexico anzunehmen, zur Ausführung bringt und am Bord der Fregatte „Novara" nach Mexico segelt, wird Wüllerstorf beauftragt, mit einer Escadre (welche jedoch erst in Ausrüstung war) nach der Nordsee sich zu begeben, um dort im Kriege gegen Dänemark mitzuwirken, während Linienschiffscapitän v. Tegetthoff mit den Fregatten „Schwarzenberg" und „Radetzky" (den einzigen beiden Schiffen, welche sich im ausgerüsteten Zustande befanden) nach dem Kriegsschauplatz bereits vorausgeeilt war. Da Wüllerstorf zu jener Zeit manche ungerechtfertigte Vorwürfe über sich ergehen lassen mußte, als habe er in der Durchführung jener wichtigen Mission nicht hinreichend Energie entwickelt und die Operationen der Landtruppen nicht genügend unterstützt, so möge es uns gestattet sein, bei diesem Abschnitte seiner öffentlichen Thätigkeit etwas länger zu verweilen, und zwar an der Hand von Aufzeichnungen, welche selbst jetzt nach 19 Jahren noch mehrfaches Interesse besitzen.

Trotz des energischen Drängens von Seite des Marineministeriums und der Militärcentralkanzlei war es nämlich bei

den geringen Mitteln und Kräften, welche damals in Pola zur Verfügung standen, außer aller Möglichkeit, in 3—4 Wochen mit dem Linienschiff „Kaiser“ und dem Dampfer „Elisabeth“ in See zu gehen, während die Instandsetzung der übrigen Schiffe noch viel längere Zeit in Anspruch nahm.

Selbst auf dem Linienschiffe mußten gewisse Arbeiten erst während der Reise beendigt werden, was Wüllerstorf nöthigte, seine Flagge auf dem Dampfer „Elisabeth“ zu führen. Die Mannschaft bestand zum größten Theile aus Recruten, welche erst auf der Fahrt eingeübt werden mußten. Fortwährende heftige Stürme im adriatischen und mittelländischen Meere verzögerten ganz ungewöhnlich die Reisedauer und zwangen die Escadre, in Cattaro und Algier einzulaufen, um Kohlen einzunehmen. Die Verfassung der Schiffe und Mannschaft war eine derartige, daß, als die Escadre von Gibraltar abfuhr, der dortige englische Admiral noch im letzten Augenblick Wüllerstorf sein Befremden darüber ausdrückte, „daß derselbe eine so schlecht ausgerüstete Escadre übernommen habe“. Letzterer erwiderte, daß es in Oesterreich nicht angehe, eine solche Uebernahme abzulehnen. Im atlantischen Ocean ereilte neues Unwetter aus Nordwest die Flotte. Das Panzerschiff „Don Juan d'Austria“ war dem Untergange nahe, das Linienschiff „Kaiser“ hatte Wasser in der Pulverkammer; die Corvette kam nur langsam vorwärts. Genöthigt, in Lissabon zu ankern, um Kohlen einzunehmen und die Schiffe wieder herstellen zu lassen, ging neuerdings eine geraume kostbare Zeit verloren. Erst im Golfe von Biscaya trat besseres Wetter ein, und es war dort zum ersten Male möglich, im Feuer zu exerciren. Während einer langsamen Fahrt bei starkem Nebel im Canal (England durfte nicht berührt werden) näherte sich ein österreichisches Kanonenboot mit einem Telegramm Tegetthoffs über ein mit Genehmigung Sr. Maj. des Kaisers aufgenommenes und glücklich bestandenes Gefecht, und bald darauf traf auch die Nachricht von dem abgeschlossenen Waffenstillstande ein. Unter solchen Umständen entschied sich der Admiral, nach Cherbourg zu segeln und dort weitere Befehle einzuholen, welche dahin lauteten, in Nieuwediep den Ablauf des Waffenstillstandes abzuwarten. Sobald diese Frist verstrichen war, fuhr Wüllerstorf nach Cuxhaven, um sich daselbst mit Tegetthoff zu vereinigen. Hierauf ging die ganze aus 17 größeren und kleineren Schiffen bestehende Flotte zur Recog-

noſcirung der ſchleswig'ſchen Küſte wieder in See, wo die Weſtinſeln von dem däniſchen Schiffscapitän Hammer noch immer gehalten wurden. Da ein Lootſe in Bremerhaven nicht zu bekommen war, auch die Zeichen und Baken der Einfahrten, ſowie Leuchtfeuer, nicht beſtanden und das ſeichte Fahrwaſſer nur kleineren Schiffen mit 15—16 Fuß Tiefgang die Einfahrt ermöglichte, während die größeren Schiffe 18—22 Fuß tauchten, ſo wurde eine leichte Diviſion zuſammengeſtellt und der Angriff ins Werk geſetzt. Auch ſchien es nothwendig, die größeren Schiffe der Escadre an der unwirthlichen und gefährlichen Küſte zu belaſſen, indem Prinz Adalbert von Preußen aus Kiel telegraphirt hatte, daß die däniſchen Schiffe einen Angriff auf die öſterreichiſch-preußiſche Flotte vorbereiten.

Wohl hatte das Armeecorps unter Feldmarſchall-Lieutenant Baron Gablenz die Aufgabe erhalten, die Inſeln zu nehmen, allein das dahin beorderte Jägerbataillon erwies ſich aus localen Urſachen von keinem Nutzen und vermochte nicht zu operiren. Als aber Wüllersdorf gegen die 400 Mann des däniſchen Commandanten mehr als die dreifache Macht mit Feldgeſchützen und 24pfündigen gezogenen Schiffskanonen auf Dampfern entſendete, wurde die Uebergabe des Capitäns Hammer zur unabweislichen Nothwendigkeit und auf die leichteſte und entſprechendſte Weiſe ohne alle Einbuße durch die öſterreichiſche Marine bewerkſtelligt.

Nach dem Friedensſchluſſe kehrte die Flotte nach Pola zurück; die Escadre trat in Abrüſtung und Wüllerstorf wurde in Disponibilitat verſetzt. Unter Kanonendonner ſtrich der Admiral ſeine Flagge. Als er vom Schiff ans Land fuhr, wurde er von zahlreichen Booten mit Officieren aller Chargen begleitet, während von den Raaen und Wanten laute Hurrahs der Mannſchaft ihm entgegenſchallten. Wüllerstorf aber bemerkte zu dieſer ihn ſo ehrenden Ovation: „es komme ihm dieſer Abſchied wie ſeine maritime Begräbnißfeier vor", und das war es auch in der That; denn er fand nie mehr Gelegenheit, in der Marine thätig zu ſein.*) In jener Zeit momentaner Verſtimmung keimte in ihm die Idee, den Befehl über die von Dr. Petermann damals ge-

*) Im Jahre 1869 ſollte Wüllerstorf zwar zum Hafenadmiral in Pola ernannt werden, da man eine ſolche eminente Kraft nicht länger ohne Verwendung laſſen wollte; allein er lehnte dieſes ſchon im Jahre 1861 von ihm bekleidete Amt ab.

plante Polarexpedition zu übernehmen, wozu er von dem genannten berühmten deutschen Geographen noch mehr angefeuert wurde. Allein seine schon damals angegriffene Gesundheit hinderte die Ausführung jenes Lieblingsplanes, zu dem er sich bereits durch sehr ernste und umfassende Studien vorbereitet hatte.*)

Im Herbst 1865 wurde Wüllerstorf vom damaligen Ministerpräsidenten Grafen Belcredi dringend aufgefordert, die Leitung des Handelsministeriums zu übernehmen. Nach längeren Unterhandlungen und nachdem er wiederholt darüber beruhigt worden war, „daß die Sistirung der Verfassung blos vorübergehender Natur und nur im Hinblick auf die Verhandlungen mit Ungarn veranlaßt worden sei", nahm Wüllerstorf endlich das angebotene Portefeuille unter dem ausdrücklichen Vorbehalte an, „bloß Fachminister sein und mit der Politik nur insofern in Verbindung gebracht werden zu wollen, als diese die wirthschaftlichen Interessen berühre".

„Ich trat mein Amt", bemerkt Wüllerstorf in seinen Memoiren, „mit dem festen Entschlusse an, alle meine Kräfte zum Wohle meines Vaterlandes zu verwerthen und ohne Rücksicht auf persönliche Interessen nur dem Einen mir vorgesteckten Ziele zuzusteuern: jedes Hinderniß beiseite zu schaffen, welches dem freien Verkehr und der volkswirthschaftlichen Entwicklung der Monarchie entgegensteht. Bei allen Maßnahmen, die ich traf, behielt ich stets den Grundsatz im Auge, nur solche unter meiner Verantwortlichkeit ins Leben zu rufen, welche ich vor der Reichsvertretung erfolgreich vertheidigen zu können glaubte, sei es, daß dieselben für den Staat von directem, unbestreitbarem Nutzen waren, also je früher desto besser eingeführt werden sollten, sei es, daß sie nothwendig erschienen, um den regelmäßigen Gang des Dienstes nicht in's Stocken gerathen zu lassen."

Der Zeitpunkt, die Leitung des Handelsamtes zu übernehmen, war nichts weniger als günstig, indem die öffentliche Meinung in voller Opposition gegen die Regierung sich befand und zugleich eine Fülle der wichtigsten und schwierigsten Angelegenheiten der Erledigung harrte.

*) W. stand darüber mit Dr. Petermann in lebhaftem Briefwechsel und setzte seine Ansichten über die beabsichtigte Polarexpedition auch in einem ausführlichen Schreiben an Dr. Volger, Präsidenten des freien deutschen Hochstiftes in Frankfurt a. M., auseinander.

Vor Allem ſtand der Handelsvertrag mit England auf der Tagesordnung, welcher eine ganz neue Zollpolitik einleiten ſollte; dann war das geſammte Communicationsweſen neu zu regeln.

Mit dem vollen Aufwand ſeiner Kraft und Energie ging der neue Handelsminiſter an die Arbeit und traf mit Umſicht und Geſchick die umfaſſendſten Vorbereitungen, um nicht blos mit England, ſondern auch mit Frankreich, Italien, Deutſchland, Belgien, Holland und der Schweiz vortheilhafte Handelsverträge abzuſchließen. Man kann ohne Uebertreibung behaupten, daß mit der von Wüllerstorf inaugurirten Zollpolitik eines mäßigen Schutzzolles, welcher (mit Ausnahme von Rußland, das bei ſeinem Prohibitivſyſtem beharrte) nach allen Seiten hin gleichgehalten werden ſollte, ſowie mit dem Abſchluſſe liberaler Handelsverträge auf der Baſis der meiſtbegünſtigten Nationen, eine neue wirthſchaftliche Aera für die öſterreichiſche Monarchie anbrach. Selbſt den im Jahre 1862 dadurch begangenen Fehler, daß Oeſterreich dem deutſchen Zollverein nicht beitrat, machte das nun eingeführte Syſtem der Handelsverträge inſoweit wieder gut, als mindeſtens in handelspolitiſchen Dingen eine Gemeinſamkeit erzielt wurde.

Nächſt den Zollangelegenheiten widmete Wüllerstorf dem Communicationsweſen eine ganz beſondere Aufmerkſamkeit. Er hatte zu dieſem Zweck ſeine Präſidialkanzlei um einige tüchtige jüngere Kräfte vermehrt, unter denen ſich auch der nachmalige Finanzminiſter Freiherr v. Pretis befand. Ein großes Verdienſt hat ſich Wüllerstorf um das Poſtweſen erworben. Die beträchtliche Porto-Reduction für Briefe, Werthpapiere und andere Sendungen, die Einführung der von einem öſterreichiſchen Poſtbeamten (Kolbenſteiner?) zuerſt geplanten Correſpondenzkarten haben ſich von ungeheurer Tragweite für die Erweiterung der internationalen Beziehungen der Völker erwieſen und eine Steuer beſeitigt, welche bisher nicht minder empfindlich auf Fortſchritt und Intelligenz als auf Handel und Verkehr laſtete.

Während auf des Miniſters Anregung die Commiſſion zur Regelung der Maße und Gewichte ihre Arbeiten wieder aufnahm, vermittelte derſelbe zugleich den Ankauf der in der wiſſenſchaftlichen Welt als ſo vorzüglich bekannten Steinheil'ſchen Copien der Urmaße, welche bei der Einführung des metriſchen Syſtems in Oeſterreich als Baſis dienen ſollten.

Im Verein mit der kaiserlichen Akademie der Wissenschaften und der Kriegsmarine veranlaßte Wüllerstorf mit einem beträchtlichen Kostenaufwand eine vollständig neue Aufnahme und wissenschaftliche Untersuchung der physikalischen Verhältnisse des adriatischen Meeres, läßt eingehende Studien zur Regulirung der Flüsse, namentlich der Narenta, vornehmen und ruft Gesetze der verschiedensten Art zur Hebung der Schifffahrt, des Handels und der Industrie ins Leben.

Ein Programm zum Ausbau und zur Vervollständigung der Eisenbahnlinien von internationaler Bedeutung wurde von Wüllerstorf entworfen und in der „Oesterreichischen Revue" der Oeffentlichkeit zur Beurtheilung übergeben. Dasselbe diente später als Grundlage des österreichischen Eisenbahnbaues und ist seither bis auf wenige unvollendete Strecken zur Ausführung gelangt. Es war dies das erste Eisenbahnprogramm in Oesterreich, welches zugleich den Weltverkehr ins Auge faßte und nicht bloß eine Verbindung mit den Productions- und Consumtionscentren in Europa herzustellen beabsichtigte, sondern auch die großen Handelslinien des Weltverkehrs mit Rücksicht auf Oesterreich eingehend beleuchtete.*)

Der Feldzug des Jahres 1866 hatte alles Beginnen auf wirthschaftlichem Gebiete unterbrochen. Nach Beendigung des Krieges aber nimmt Wüllerstorf seine Thätigkeit mit verdoppelter Energie wieder auf. Der Bau der Rudolfs-Bahn, der Franz Josephs-Bahn und der Siebenbürger Bahn, sowie mehrerer anderer wichtiger Verbindungslinien, kommt zu Stande, und zwar mit einem solchen Aufwande von physischen Kräften und materiellen Mitteln, daß bereits im Frühjahre 1867 diese Arbeiten in den verschiedensten Theilen des Reiches in eifrigster Ausführung sich befinden.

Eine der wichtigsten und großartigsten Unternehmungen, welche unter Wüllerstorfs Amtsleitung reiften, war der Bau eines Dockhafens in Triest, der nach des Ministers Plan ähnliche Einrichtungen wie die Londoner Waaren-Docks erhalten sollte. Jetzt, wo dieser Hafen vollendet, ist er der sprechendste Zeuge für die

*) Im Momente, wo der Bau einer Stadtbahn in Wien noch immer so problematisch ist, erscheint es der Erwähnung werth, daß Wüllerstorf bereits im Jahre 1866 den Bau einer Gürtelbahn in Wien projectirte, welche zugleich alle von der Reichshauptstadt ausgehenden Bahnen miteinander verbinden sollte. Eine Bank, welche die Concession zu diesem Unternehmen bereits erhalten hatte, begrub leider auch dieses Project mit ihrem Falle.

Vortrefflichkeit der Anlage, sowie für das richtige fachmännische Urtheil Wüllerstorfs, welcher sich trotz heftiger Angriffe nicht irre machen ließ, den Bau nach den von ihm ursprünglich gutgeheißenen und befürworteten Plänen mit aller Rücksicht auf die spätere Aufhebung des Freihafens ausführen zu lassen.

Während der Handelsminister mit der Lösung großartiger und zahlreicher volkswirthschaftlicher Aufgaben vollauf beschäftigt war, hatte der damalige Ministerpräsident Graf Belcredi ohne vorheriges Einvernehmen mit Wüllerstorf den bekannten staatsrechtlichen Ausgleich mit den hervorragendsten ungarischen Staatsmännern nahezu vereinbart.

Als in der elften Stunde Wüllerstorf unterrichtet wird, glaubt er „im öffentlichen Interesse gegen eine vollständige Trennung der volkswirthschaftlichen Angelegenheiten der beiden Reichshälften sich aussprechen zu müssen. Er verlangt die Centralisation der Handelsinteressen, d. h. die Subsumirung derselben unter der Leitung eines gemeinsamen Ministers, und hofft wenigstens in Bezug auf die Gemeinsamkeit des Eisenbahnwesens und der Handelsmarine eine Verständigung zu erzielen". Und als sein Vorschlag auf unbesiegbaren Widerstand stößt, opfert er seine Stelle seiner persönlichen Ueberzeugung.

Nicht bloß während seiner Ministerlaufbahn, auch während seines ganzen viel bewegten Lebens hat Wüllerstorf sich stets frei gehalten von jedem Parteieinflusse, von jeder Coterie, von jeder wie immer gearteten Speculation, in so verlockender Gestalt dieselbe zuweilen auch an ihn herantrat. Unbeirrt vom eigenen Interesse, einzig und allein die Wohlfahrt des Staates im Auge, ist sein Charakter stets fleckenlos und unabhängig geblieben bis an das Ende seiner Tage.

Wüllerstorf schreibt unter Anderem: „Dr. Peez kam am 31. März 1872, im Namen Liebigs und anderer Großindustriellen, um mir die Präsidentenstelle einer von ihnen gebildeten Bank, als Centralorgan für die Provinzbanken, anzutragen. Ich erbat mir Bedenkzeit, weil die Sache für mich neu, lehnte aber am 1. April mittelst Telegramm an Dr. Peez die Ehre ab, weil ich in der That vom Bankwesen nichts verstehe und als bezahlter Strohmann nicht aufzutreten Lust habe, während ich auf der anderen Seite, wollte ich mich um meine Pflichten ernstlich bekümmern, meine Zeit einem mir fremden Gegenstand widmen müßte, der mich

meinen liebgewonnenen Beschäftigungen entzöge und mich zwänge, einen großen Theil des Jahres in Wien zu leben. — Ueberdies widerstrebt mein ganzes Wesen allen Gründergewinnen, Tantièmen für geringe Arbeit und dergleichen nun als erlaubt angesehenem Gelderwerb, insbesondere wo nur der Name bezahlt werden will. — Der soll aber geehrt und geachtet bleiben."

Früher schon zum Vice-Admiral und wirklichen geheimen Rath ernannt, wird Wüllerstorf nun bei seinem Austritt aus dem Ministerium durch das Großkreuz des kaiserlich österreichischen Leopoldordens und die Berufung als lebenslängliches Mitglied in das Herrenhaus ausgezeichnet. Zugleich wird er mittelst kaiserlichen Handbillets zum Commandanten der Expedition ernannt, die er bereits seit längerer Zeit selbst geplant, und welche die Bestimmung hatte, mit den verschiedenen ostasiatischen Reichen Handelsverträge abzuschließen.

Mannigfache Zwischenfälle ernstester Natur, darunter vor Allem das Drama von Mexico, verzögerten längere Zeit hindurch den Abgang der Expedition, und als endlich die Vorbereitungen dazu getroffen werden sollten, brachte Wüllerstorf Allerhöchsten Orts die Bitte vor, von jener Mission gnädigst enthoben und in den Ruhestand versetzt zu werden. Berechtigte Gründe dazu waren genug vorhanden; denn Wüllerstorf hatte eine mehr als vierzigjährige Dienstzeit hinter sich; seine Gesundheit war angegriffen; bei den Stellungen, welche er eingenommen, blieb für ihn in der Kriegsmarine kaum eine Verwendung mehr, und endlich harrte noch ein reiches literarisches Material der Ausarbeitung, welches er im Laufe der Novara-Reise, sowie während seiner öffentlichen Thätigkeit überhaupt, gesammelt hatte.

Wüllerstorf, dem die Gnade Sr. Maj. des Kaisers die volle Pension als Vice-Admiral bewilligte, zog sich nun nach Graz ins Privatleben zurück, um nach einem langen, mühevollen und aufreibenden Wirken zum ersten Male in vollen Zügen der Ruhe zu genießen. Aber sobald er sich nur einigermaßen erholt, nimmt er wieder den regsten Antheil an den Verhandlungen des Reichsraths (in welchem er stets mit der Verfassungspartei stimmte) und greift zu neuen Arbeiten auf nautisch-physikalischem und volkswirthschaftlichem Gebiete.

Die Zahl der Abhandlungen und Studien, welche Wüllerstorf in seiner eigenen klaren und deutlichen Handschrift hinterlassen,

iſt wahrhaft ſtaunenerregend. Durchaus kein raſcher und dabei ein ſehr gewiſſenhafter Arbeiter, muß er namentlich in den letzten zehn Jahren ſeines Lebens ſehr angeſtrengt gearbeitet haben, um eine ſolche Menge von Aufſätzen und Abhandlungen nautiſchen, aſtronomiſchen, geographiſchen, politiſchen und volkswirthſchaftlichen Inhalts vollenden zu können. Auch über Religion befindet ſich ein Aufſatz darunter, welcher, „Aus meinem Leben und Denken" überſchrieben, um das Jahr 1868 entſtanden iſt.

Wüllerstorf neigte zu keiner beſtimmten kirchlichen Richtung, aber ein hochſittlicher, ſtreng moraliſcher Zug ging durch ſein ganzes Weſen und erhellte alle ſeine Handlungen. Man möchte mit Schiller ſagen: Er „bekannte keine von allen Religionen — aus Religion!"

Von ſeinen größeren Arbeiten verdienen vor Allem ſeine Vorſchläge über die Verwerthung des Aneroïd zur Beſtimmung der Schwere, ſeine Beiträge zur Theorie der Luftſtrömungen, ſeine Analyſe des Curſes des Schiffes „Tegetthoff" während der Weyprecht-Payer'ſchen Expedition im arktiſchen Gebiete zwiſchen Nowaja Semlja und Franz Joſeph-Land, ſowie die mit raſtloſem Fleiße und wunderbarer Ausdauer berechneten Reſultate jener Polarreiſe, hervorgehoben zu werden, wodurch Weyprecht in ſeinem Plane, Beobachtungsſtationen in den Polargegenden aufzuſtellen, noch mehr beſtärkt wurde.

In allen volkswirthſchaftlichen Schriften Wüllerstorfs zeigt ſich das eifrige, patriotiſche Streben, den vaterländiſchen Handel in neue Bahnen zu leiten und Oeſterreich durch die Vermehrung ſeiner Verbindungen mit dem Meere auch im Weltverkehr eine hervorragende Stellung einnehmen zu ſehen.

Wüllerstorf kränkelte ſeit einer Reihe von Jahren; ſein ſchönes, edelgeformtes Antlitz magerte ab. Er beſaß aber einen Zauber der Perſönlichkeit, welcher nicht bloß auf äußeren Vorzügen beruhte, ſondern mehr noch auf einer Liebenswürdigkeit und Freundlichkeit im Ausdrucke, der aus ſeinem wohlwollenden Herzen kam. Er wirkte geradezu hinreißend, wenn er erzählte, und ebenſo gewinnend, wie für Fremde, war und blieb er es ſtets für die Seinen.

Den Winter verbrachte Wüllerstorf in den letzten durch Kränklichkeit getrübten Jahren in Rom, wohin ihn neuerworbene Freunde zogen, allen voran der geiſtvolle Bildhauer Kopf und in Arco, wo er ſich der huldvollen Theilnahme Sr. kaiſerl. Hoheit

des Erzherzogs Albrecht erfreute, der den Leidenden öfter besuchte; den Sommer in dem herrlichen, ihm so lieb gewordenen Klobenstein am Ritten bei Bozen, wo ihn auch am 10. August d. J. ein sanfter Tod von einem langwierigen Leiden erlöste. Sein treuer Schwager Lothar Rothkirch, seine geliebte Schwester Bonar, sein einziger Sohn und andere liebe Verwandte waren ihm nahe, und nie wich von seiner Seite seine Frau, welche den angebeteten Mann mit für immer gebrochenem Herzen von dieser Erde scheiden sah. — Auf dem Kirchhof in Gries bei Bozen wurde Wüllerstorf am 12. August 1883 begraben. Dort ruht er im Angesicht der Berge, die er so liebte, den Stein aber, der sein Grab deckt, hat eine sinnige Hand*) mit folgender Inschrift geschmückt:

Dein Weg das Weltenmeer,
Dein Heim das Sternenheer,
Dein Todtenbett die freien Bergeszinnen,
So stand'st du fest und schlicht
Ein Steuer und ein Licht,
Und wie der Tag verglüht,
Gingst Du von hinnen!

Die Nachricht von dem Tode des einstigen Führers der Novara-Expedition hat weit über die Grenzen Oesterreichs hinaus die aufrichtigste Theilnahme erweckt. Wüllerstorf war Ehrenmitglied vieler wissenschaftlicher Institute und Gesellschaften und unterhielt mit zahlreichen Gelehrten und Forschern der verschiedensten Länder der Erde einen anregenden Verkehr.

Jenen aber, die dem Geschiedenen näher und am nächsten standen, möge in ihrem Schmerz einer seiner Lieblingssprüche zur Stimme der Versöhnung mit dem Unabwendbaren werden, der Spruch:

„Nach ewigen, ehernen, großen Gesetzen
Müssen wir Alle unseres Daseins Kreise vollenden!"

---

*) Gräfin Wickenburg.

Zur
Volkswirthschaft und Politik.

Volkswirthschaftliche Grundsätze.

Grundsätze, welche im Auge zu behalten sind, sobald es sich um die volkswirthschaftlichen Verhältnisse eines Reiches handelt:

1. Handel ist in letzter Auflösung ein Austausch von Gütern und Werthen, er bedingt also im Großen wie im Kleinen eine wechselseitige Thätigkeit zweier Parteien und im Verkehre derselben Einfuhr und Ausfuhr über die Grenzen des Bezirkes, welcher an dieser Thätigkeit theilnimmt.

2. Um den Handel, also Ein- und Ausfuhr von Gütern und Werthen möglich zu machen, ist vor Allem die Möglichkeit des Verkehres zwischen den handelnden Gebieten oder Parteien herzustellen.

3. Erleichterung des Verkehres mit Rücksicht auf Zeit und Kosten ist also auch Erleichterung der Ein- und Ausfuhr und des Handels.

4. Schlechte und unsichere Verkehrswege sind eine Verschwendung an Zeit und Kraft beim Transporte von Gütern und Werthen, sie wirken wie eine Steuer, welche auf Production und Erzeugung gelegt ist, die aber in diesem Falle Niemand erhebt, und wodurch die Preise der Güter erhöht, also ihre Preiswürdigkeit und Concurrenzfähigkeit am Absatzorte vermindert werden.

5. Grenzzölle sind Steuern, welche zwar erhoben werden, jedoch in gleicher Weise die Preise der Güter erhöhen, und zwar

nicht nur für die eingeführten Güter, sondern auch für die im Inlande erzeugten, weil diese letzteren die Concurrenzfähigkeit auch bei Preisen besitzen, welche die Erzeugungs- und Transports-Kosten, sowie den genügenden Gewinn übertreffen. Der inländische Producent oder Fabrikant, der inländische Verkäufer im Allgemeinen, richtet sich bei der Festsetzung seiner Preise nicht nach den wahren Kosten seiner Güter, sondern nach den Preisen, welche die eingeführten Güter auf dem Markte erreichen können. Sein Gewinn kann demnach ein unverhältnißmäßiger auf Kosten der Käufer werden.

6. Der Reichthum des Landes besteht in den Werthen, welche erzeugt und in den Handel gebracht werden, oder, was dasselbe ist, in der verwerthbaren Arbeit, welche geleistet wird.

7. Alles, was die Verwerthung der Arbeit und die Beschaffung der Mittel und Kräfte zur Arbeit stört oder hindert, vertheuert den Handel und vermindert das Nationalvermögen, welches die Summe von Werthen darstellt, die eines Austausches fähig sind.

8. Die Arbeit ist das Resultat einer sittlichen und sittenverbessernden Thätigkeit der physischen und geistigen Kräfte des Menschen.

9. Die verwerthbare Arbeit bedingt Wissen und Erfahrung; wo deren Erlangung erschwert oder gehindert wird, da ist die Arbeit unvollkommen, daher weniger verwerthbar.

10. Wissen und Erfahrung gewinnt man theils aus dem Verkehr mit anderen Menschen, theils durch eigene Beobachtung und Geistesthätigkeit, daß größte Maß aber durch Ueberlieferung und Unterricht, wodurch die geistigen Kräfte entwickelt und zu eigener Thätigkeit fähiger gemacht werden.

11. Der freie geistige Verkehr zwischen den Menschen dieser Erde ist zur Erlangung einer verwerthbaren Arbeit, wie überhaupt zur Vermehrung der Kenntnisse, welche diese Erlangung möglich machen, unumgänglich.

12. Die Menge und die Eigenschaft der verwerthbaren Arbeit hängt aber auch von der physischen Entwicklung ab, welche die thätigen Menschen besitzen; es ist also nothwendig, die Bedingungen des Lebens in solcher Weise zu gestalten, daß die Bevölkerungen, im Vollgenuße ihrer physischen Kräfte verbleiben und dieselben fort und fort entwickeln können.

13. Die Entziehung von Kräften, welche zu unproductiven Zwecken verwendet werden, oder der Mangel an solchen Einrichtungen, welche zur Erhaltung und Entwicklung der physischen Kräfte

der Arbeitenden nothwendig wären, vermindern die Volkskraft, daher die verwerthbare Arbeit und mit ihr das National-Vermögen.

14. Die Entziehung von Kräften zu unproductiven Zwecken besteht nicht nur in der übermäßigen Verwendung dieser Kräfte für Bewachung des Landes im Innern sowohl, als gegen äußere Angriffe, sondern auch in der unverhältnißmäßigen und zur Erholung des Menschen nicht nothwendigen Verminderung der Arbeitszeit, oder in solchen Einrichtungen des Staates, welche entweder Kräfte in unverhältnißmäßiger Weise entziehen zur Ueberwachung und Führung der Staatsgeschäfte im weitesten Sinne des Wortes, oder aber die Arbeit theilweise unmöglich machen, wodurch eine größere Anzahl Menschen gezwungen oder verführt wird, auf unredliche oder unlautere Weise auf Kosten Anderer zu leben. Dadurch wird das Nationalvermögen in doppelter Weise geschädigt, einmal weil diese Kräfte zu productiven Zwecken nicht thätig sind, dann, weil sie das Vermögen Anderer in Anspruch nehmen und vermindern.

In allen diesen Fällen wird aber die Sittlichkeit der Bevölkerungen geschwächt und untergraben, die Arbeitslust verringert und der Hang zu sinnlicher Vergeudung der Kräfte vermehrt.

15. Die Arbeit erleidet aber auch dann eine Verminderung, wenn durch die Einrichtungen des Staates die Kräfte zersplittert werden müssen, um überhaupt diese Arbeit, das heißt die Erzeugung von Werthen zu leisten. Wenn ein Eigenthum so vertheilt ist, daß die verschiedenen Bruchstücke desselben in keinem Zusammenhange stehen, so ist entweder mehr Kraft oder mehr Zeit erforderlich, um Resultate zu erzielen, welche dem gesammten Eigenthum entsprechen würden. Sind die Einrichtungen des Staates solcher Art, daß eine Vereinigung der Bruchstücke in ein Ganzes durch Tausch oder Verkauf und Kauf erschwert, belastet oder im Allgemeinen nicht leicht möglich gemacht wird, so vermindern solche Einrichtungen die Zahl der Werthe, welche erzeugt werden könnten, also auch das Nationalvermögen und demgemäß die Staatseinkünfte. Hierbei ist aber auch zu bemerken, daß die Bruchstücke des einheitlich verwalteten Eigenthums in ihrer Summe niemals, auch bei der besten Bewirthschaftung den Ertrag zu liefern im Stande sind, welcher von dem vereinigten Eigenthume zu erwarten wäre, schon aus dem Grunde, weil die Einrichtungen zur Verbesserung und Vermehrung des Ertrages auf einem Bruchstücke nicht in jener Weise zur Anwendung kommen können, wie auf dem als

Ganzes zusammenhängenden Eigenthum, andererseits aber auch von den Nachbarbesitzungen abhängig bleiben und dadurch behindert werden.

16. Die freie Verfügung über das Eigenthum, die Erleichterung aller damit in Verbindung stehenden Transactionen und die Sicherung dieser Transactionen sind zur Hebung des Nationalwohlstandes ebenso nothwendig, wie die materiellen Verkehrswege.

17. Die gleichmäßige und der Verwerthungs-Möglichkeit entsprechende Vertheilung der Steuern und Lasten, welche die Bevölkerung zu tragen hat, um den Staat lebensfähig zu erhalten und in den Stand zu setzen, seine Unabhängigkeit zu wahren und für das Wohl der Bevölkerungen im allgemeinsten Sinne des Wortes zu sorgen, ist von weittragender Bedeutung. Steuern und Lasten erhöhen die Erzeugungspreise der Güter, vermindern also deren Concurrenzfähigkeit an den Absatzorten, folglich auch die Möglichkeit eines lohnenden Absatzes. Wo diese fehlt, stockt aber die Erzeugung und die Arbeit.

18. Wo Arbeit fehlt, verfällt die Bevölkerung in Armuth, büßt ihre Thatkraft ein, verkommt sowohl in physischer, wie in geistiger Beziehung, die Sittenverderbniß nimmt zu und mit ihr die Unsicherheit des Eigenthumes, und die Begriffe der Ordnung und Sittlichkeit gehen verloren. Unwissenheit und Rohheit nehmen in demselben Maße zu.

19. Es muß also die Regierung dafür sorgen, daß die Möglichkeit verwerthbarer Arbeit vorhanden sei, nicht nur aus sittlich-politischen Gründen, sondern auch aus finanziellen. Denn wo kein Erwerb, da sind auch keine besteuerungsfähigen Objecte vorhanden, das Nationalvermögen schwindet und das Volk kann die Lasten nicht tragen, welche ihm auferlegt werden. Es treten uneinbringliche Steuerrückstände ein, und das Volk sieht nicht ein, warum es überhaupt Lasten zu tragen hat, die ihm keine Vortheile bringen.

20. Um den Wohlstand einer Bevölkerung zu sichern, ist es unbedingt nöthig, daß die Arbeit eine gleichmäßige und so wenig als möglich fluctirende sei. Wenn eine Fabrik nicht immer die Einrichtungen, Mittel und Kräfte ausnützen kann, welche zur Erreichung eines bestimmten Zweckes hergestellt wurden und das Anlagecapital darstellen, so ist die Verzinsung dieses Capitals keine genügende und sind auch die Leistungen dem Begehren der Käufer nicht entsprechend. In gleicher Weise muß die Production

auf agricolem Gebiete eines gleichmäßigen Absatzes fähig sein, um den regelmäßigen Gewinn zu sichern, der eine regelmäßige Bewirthschaftung und Verbesserung zur Folge hat.

21. Die Capitalsanlage muß in jedem Falle die größtmögliche Verzinsung darbieten. Das kann nur dann geschehen, wenn der Besitz, dessen Einrichtungen, Mittel und Kräfte im Verhältniß zur Verwerthung stehen, welcher sie überhaupt zugeführt werden können. Wäre der Besitz übermäßig groß im Verhältniß zur Absatzfähigkeit, so würde derselbe nicht in dem Maße seiner Leistungsfähigkeit ausgenützt werden, oder aber Güter schaffen, welche nicht in ganzem Umfange oder doch nicht gehörig verwerthet werden könnten. Ein Theil des Anlagecapitals wäre vergeudet und dies würde ein umso größerer Nachtheil sein, wenn diese Vergeudung auf Kosten des Betriebscapitals geschehen sein würde.

22. Das Betriebscapital muß immer so groß sein, um die volle Verwerthung des Anlagecapitals möglich zu machen, um alle jene Einrichtungen, Mittel und Kräfte zu schaffen und in Anwendung zu bringen, welche den größtmöglichen Ertrag sichern. Ein ausgedehnter Besitz ohne entsprechendes Betriebscapital ist eine Last für den Eigenthümer und kommt einer Verminderung des nationalen Vermögens gleich.

23. Zeiten guten Ertrags, welche sich zufällig ergeben, entweder weil die Production oder Erzeugung durch günstige Verhältnisse des Augenblickes mit geringeren Mitteln zu Stande kamen, also momentan die Concurrenz bestehen können, oder aber, weil im Auslande Noth, im Inlande Ueberfluß herrscht — sind im Allgemeinen, so wohlthätig sie auch für den Augenblick wirken, kein Segen für die Bevölkerung, weil die Menschen bei unerwartetem Gewinn immer geneigt sind, denselben unproductiv zu verschleudern und weil Vorsicht und Sparsamkeit nicht immer und überall die leitenden Grundsätze des mit einem Male zu unerwarteten Mitteln gelangten Menschen sind.

24. Regelmäßiger Absatz und regelmäßige Arbeit sind jedenfalls die sichersten Mittel, um den Wohlstand eines Reiches zu sichern und es muß in einem wohlorganisirten Staate darnach getrachtet werden, diesen regelmäßigen Absatz zu fördern und die regelmäßige Arbeit dadurch hervorzurufen.

25. Regelmäßiger Absatz kann im Inneren eines Reiches im Allgemeinen nicht erreicht werden, weil das Absatzgebiet ein

beſchänktes iſt, und weil die inneren Zuſtände, die von Klima und von meteorologiſchen Erſcheinungen abhängigen Erträgniſſe oder die Geſundheits-Verhältniſſe nicht immer dieſelben ſind, jeder momentane oder dauernde Geldmangel oder die Geldzeichen-Entwerthung unmittelbar auf die Erzeugung zurückwirken und dieſe vermindern.

26. Um regelmäßigen Abſatz zu erreichen, muß der Weltmarkt offen ſtehen, um denjenigen Bedürfniſſen der Menſchen zu genügen, welchen wir in concurrenzmäßiger Weiſe am beſten entſprechen können. Die Ausdehnung des Abſatzgebietes dient zur Ausgleichung der Zuſtände ſeiner einzelnen Theile.

27. Aus dieſem Grunde ſoll die Production und Erzeugung eines Landes nur in denjenigen Richtungen gefördert und entwickelt werden, in welchen den Eigenſchaften desſelben nach, verwerthbare Arbeit geleiſtet werden und die zu Tage geförderten Güter concurrenzfähig mit dem Auslande ſein können.

28. Die regelmäßige Ausfuhr von Gütern iſt aber in gewöhnlichen Zeiten unmöglich, wenn mit derſelben parallel, die Einfuhr nicht gleichen oder verhältnißmäßigen Schritt hält, wenn alſo der Handel ſich nicht entwickelt. Iſt das nicht der Fall, ſo wird die Ausfuhr nur dann möglich ſein, wenn die Preiſe der Güter im Inlande durch hohe Entwerthung der Geldzeichen für das Ausland wohlfeiler werden, als jene, oder wenn das Ausland einen ungewöhnlichen Ausfall an den vom Inlande ausführbaren Gütern hat, ſo daß dadurch der Bedarf ein außerordentlich großer und der Bezug derſelben eine Nothwendigkeit wird. In dieſem Falle kaufen die ausländiſchen Kaufleute auf unſeren Märkten mit baarem Gelde, trotz höherer Preiſe.

29. Die Regierung eines Reiches darf daher der Einfuhr keine Hinderniſſe entgegenſtellen, denn dadurch hindert ſie den Handel und den Verkehr, ſie muß dieſelbe vielmehr befördern, um die eigene Ausfuhr zu begünſtigen, und den Verkehr zu beleben trachten.

30. Der Verkehr kann aber nur dann größeren Umfang annehmen, wenn der Transport der Waare regelmäßig, in kürzeſter Zeit und mit möglichſt niedrigen Frachten vor ſich geht.

31. Niedrige Frachten auf den Verkehrswegen zu Waſſer und zu Lande ſind nur dann möglich, wenn die Verkehrsmittel nach einer wie nach der anderen Richtung gleichmäßig in Verwendung ſtehen, wenn alſo für die Ausfuhr, wie für die Einfuhr in gleichem Maße geſorgt iſt. Muß ein Schiff leer zum

Hafen kommen, um dort eine Ladung einzunehmen, so kommen zu den Kosten des Gütertransportes auch jene der unbefrachteten Reise. Ebenso verhält es sich, wenn die Ausfuhr aus dem Lande bedeutend größer ist, als die Einfuhr, weil zu den Transportkosten der Güter noch jene hinzukommen, welche die zurückkehrenden leeren Wagen erfordern. — Die Ausfuhr wird also in diesem Falle vertheuert und minder concurrenzfähig gemacht, wodurch ein regelmäßiger Gang derselben unmöglich ist, weil die Güter nur dann ins Ausland gehen, wenn die zufälligen höheren Preise daselbst auch die übermäßigen Transportkosten ersetzen können.

32. Die Communicationen eines Reiches müssen vor allem die großen Absatzorte mit den Mittelpunkten der Erzeugung im Allgemeinen und speciell in Verbindung setzen. Dadurch entsteht ein Hauptnetz von Reichsverkehrswegen, welche aber nur dann ihre volle Verwerthung erlangen, wenn Nebenwege oder Vicinalwege die Arterien des Verkehrs ernähren. Wird also ein Hauptnetz hergestellt, so ist es auch erforderlich, daß für die einmündenden Nebenwege gesorgt werde, damit das ganze Land der Vortheile der ersteren theilhaftig werde.

33. Die Hauptlinien des Verkehres müssen vor allem solche Absatzgebiete berücksichtigen, welche die Güter von den Erzeugungs-Mittelpunkten auf directem Wege zu erreichen vermögen und von wo diese Güter auf kürzestem Wege nach ihrem Bestimmungsorte gelangen können. Aus diesem Grunde sind die Verbindungen mit dem Meere vorzugsweise zu berücksichtigen, besonders dann, wenn von der eigenen Küste die Verbindungen mit Ländern auf verhältnißmäßig kurzem Wege erreicht werden, welche im Stande sind, die concurrenzfähigen Güter des Inlandes aufzunehmen und von denen Rohstoffe, welche die eigene Industrie fordert, entgegengenommen werden können. — Dadurch ist eine Handelsverbindung möglich, welche die wohlfeilsten Frachten mit dem Vortheile verknüpft, für die abgesetzten Güter solche zu übernehmen, die der eigenen Industrie und selbst der Agricultur nothwendig sind und zu den billigsten Preisen hergestellt werden, deren Rückwirkung auf die Preiswürdigkeit der inländischen Fabrikate und Producte leicht erkennbar ist.

34. Der Handel muß, wenn möglich, auf directem Wege mit eigenen Kräften betrieben werden. Die Wege zum eigenen Meere sind diejenigen, welche dieser Bedingung am besten ent-

ſprechen, denn dadurch gewinnt der eigene Landverkehr, die eigene Schifffahrt und der eigene Handel.

35. Solche Communicationen verdienen aber auch die größte Beachtung, auf welchen der Tranſitoverkehr belebt werden kann, denn dadurch wird der Ertrag derſelben gemehrt und die Möglichkeit geboten, die Frachtſätze der Verkehrsmittel herabzuſetzen, was nur bei lebendigem Verkehre oder wenn dieſer dadurch hervorgerufen wird, möglich iſt.

36. Der Handel zerfällt im Weltverkehr in zwei Gattungen. Die eine umfaßt ſolche Güter, bei welchen das Volumen oder Gewicht im Vergleiche zum Preiſe ſehr groß, die andere ſolche, bei denen der Preis überwiegend iſt. Bei erſteren iſt jede Zugabe der Frachtgebühr ein Hinderniß, welches ihrer Concurrenz entgegenſteht, bei letzteren wirkt die Frachtzahlung nur unbedeutend ein und hat auf die Preiswürdigkeit des Gegenſtandes wenig Einfluß. Die erſteren können als arme, die letzteren als reiche Güter betrachtet und darnach benannt werden.

37. Der Preis der Waare im Abſatzorte iſt maßgebend für die Concurrenzfähigkeit derſelben, es werden alſo auch darnach die Transportmittel gewählt werden müſſen, welche es möglich machen, den Abſatz zu fördern. Hiezu iſt es nothwendig, die Zeit, welche der Transport erfordert und den damit verbundenen Umſtand zu berückſichtigen, ob die Waare in dieſer Zeit an Werth nicht einbüße, ſei es durch Abnahme ihrer Güte oder ihres Volumens oder Gewichtes, ſei es dadurch, daß ſie auf dem Abſatzplatze nicht im gegebenen günſtigen Augenblicke eintrifft.

38. Wo Eiſenbahnen mit der Schifffahrt oder ſelbſt mit dem Transporte durch organiſche Mittel ein gleiches Ziel verfolgen, werden die Waaren ſich in ſolche theilen, welche den langſameren aber mit Rückſicht auf ihren Urſprungspreis wohlfeileren Transport in Anſpruch nehmen, und in andere, deren Urſprungspreis oder deren Abſatzpreis ſo hoch iſt, um einen theureren, aber ſchnelleren Transport zu ertragen, wobei die Schnelligkeit oder Abkürzung der Zeit meiſt beſtimmend einwirkt. Es kann unter beſtimmten Verhältniſſen eine arme Waare zu einer reichen werden und umgekehrt. In der Regel iſt aber die arme Waare für den langſamen, aber wohlfeileren, die reiche für den ſchnelleren und theureren Transport geeignet.

39. Die Schifffahrt auf dem Meere mit Dampfern iſt im Durchſchnitte zwiſchen $2\frac{1}{2}$ bis 3 Mal langſamer als eine Eiſen-

bahn; in ihrem Transporte mit Segel und in engeren Meeren im Durchschnitte fünf- bis sechsmal langsamer. Daraus läßt sich erwägen, welche Mittel gewählt werden müssen. — Die Frachtenpreise dürften im selben Verhältnisse auf Schiffen sein, wenn großer Begehr stattfindet, sonst sind sie niedriger, also der Transport zu Wasser wohlfeiler.

40. Daraus ergibt sich die Nothwendigkeit, zwei Verkehrsarten für den Handel zu berücksichtigen: den Schnellverkehr und den gewöhnlichen Frachtenverkehr, und zwar für solche Bahnen, welche Punkte verbinden, die sowohl zu Lande als auch zu Wasser erreicht werden können. Da die West- und Nordstaaten Europas an den Küsten des Meeres liegen, bedeutende Mittelpunkte der Erzeugung und des Absatzes sind, so ist die Eintheilung in Schnell- und in Frachtenverkehr immer geboten, wo es sich nicht um inneren Localverkehr handelt.

41. Differentialzölle sind eine Begünstigung des Verkehres nach einer Seite hin, sie drängen also denselben nach einer Richtung zum Nachtheile der übrigen, die in noch größerem Verhältnisse, als der Unterschied der Zölle beträgt, zurückbleiben. Da solche Differentialzölle mehr politischen als volkswirthschaftlichen Grundsätzen und Vereinbarungen entspringen, so fördern sie auch in der Regel den Verkehr in unnatürlicher, der Entwicklung der Production, Industrie und des Handels schädlicher Weise.

42. Differentialzölle, welche zu Gunsten solcher Nationen oder Staaten vereinbart werden, deren Industrie und Verkehr bereits eine ansehnliche Höhe erreicht haben und in dieser Beziehung dem eigenen Handelsgebiete überlegen sind, gereichen zum unmittelbaren Nachtheil des letzteren, weil jene vorgeschritteneren Staaten alle aus dem Handel hervorgehenden Gewinne an sich reißen und den eigenen Staat von der äußeren Handelsthätigkeit abhängig machen. Die Folge davon ist das Verschwinden eines Handelsstandes im eigenen Gebiete. Diese Nachtheile sind um so größer, wenn dieses eigene Handelsgebiet eine Küste besitzt, welche in ungünstigeren Zollverhältnissen steht als die Grenze der begünstigten Staaten. Die Häfen dieser Küste werden in diesem Falle nur dem localen Handel dienen und mit jedem Tage mehr ihre Bedeutung als Absatzorte verlieren, weil der große Handel den begünstigten, wenn auch längeren Weg sucht. Dazu kommt, daß die Nothwendigkeit vollständigerer Communicationen und günstigerer

Verkehrsmittel für dieſen begünſtigten Verkehr, dieſe auch ſchafft, während dieſelben in der natürlichen Richtung vernachläſſigt bleiben. Bei uns haben ſich der Handel, die Communicationen, der Verkehr gegen das begünſtigte Zollvereinsgebiet ausgebildet; Hamburg wurde der Haupthafen Oeſterreichs, der Handelsſtand Deutſchlands erwarb ſich unſer Gebiet, in welchem kein ſolcher Stand aufleben konnte, die deutſche Schifffahrt zog den Nutzen, der uns hätte zufallen ſollen. Unſere Häfen wurden täglich leerer und ärmer und unſere Schifffahrt litt unendlich zum Schaden der Finanzen und des Reiches.

43. Die Nationalität, das heißt die Sprachengemeinſchaft und ähnliche Abſtammung, iſt ein Bindungsglied der Völker, mächtig genug, um eine Einheit darzuſtellen und herzuſtellen, wo andere Bedingungen des ſtaatlichen Lebens fehlen. Ihr entgegen ſteht die Zuſammengehörigkeit eines Volkes, welche einem höheren Grade der Geſittung entſpringt, weil ſie die Bedingungen des Lebens nicht in dem partriarchaliſchen Zuſammenleben von Menſchen ſucht, welche ſich leicht zu verſtändigen in der Lage ſind, und ähnliche Auffaſſung, ähnliche Eigenſchaften und Schwächen beſitzen, ſondern in der Gemeinſamkeit der geiſtigen und materiellen Intereſſen, die zu deren Entwicklung erforderlich ſind und das Volksleben nicht nur möglich machen, ſondern hoheren Zwecken zuführen. Die Zuſammengehörigkeit geht alſo zunächſt aus der geographiſchen, dann aber aus der volkswirthſchaftlichen Stellung eines Volkes inmitten der andern hervor.

44. Die materiellen Intereſſen bedingen in ihrer Entwicklung eine geiſtige Thätigkeit und wo ſie gemeinſam ſind, bilden ſie ein Volk, das in Kunſt und Wiſſenſchaft ſich gleichmäßig entwickelt, und, wenngleich in Sprache und Sitten urſprünglich verſchieden, ſich als eine Einheit anſieht und einheitlich entwickelt. Die höchſte Errungenſchaft in dieſer Beziehung wäre die Ausdehnung der Volkswirthſchaft zu einer Weltwirthſchaft.

45. Die materiellen Intereſſen, unterſtützt durch entwickelte geiſtige Kraft, ſtreben nach Erweiterung ihres Wirkungskreiſes nach außen und können, indem ſie den Verkehr durch Anwendung geiſtiger Thätigkeit über die eigenen geographiſchen Grenzen möglich machen, den geographiſchen Begriff der Zuſammengehörigkeit erweitern und andere Völker an ſich ziehen, die früher durch unüberſteigliche Hinderniſſe getrennt waren.

46. Der Verkehr ist also die Bedingung der Lebensfähigkeit und der Zusammengehörigkeit eines Volkes, weil er die Gemeinsamkeit der Interessen schafft, und die Zusammengehörigkeit der Stämme, so verschieden sie auch sonst gewesen sein mögen, an den Tag legt.

47. In einem Staate, welcher aus verschiedenen Stämmen zusammengesetzt ist, deren Lebensart eine ungleiche ist, wird, sobald nur die politischen Bedingungen des Volkslebens zur Grundlage dienen, bei erwachender Geistesthätigkeit auch die Tendenz sich kundgeben, abgesonderte Mittelpunkte zu schaffen, um welche sich größere Massen, welche sich durch Sprache, Gewohnheit oder durch geographische Abgrenzung als zusammengehörig betrachten, sammeln und es wird das Streben entstehen, sich abzusondern, weil die partiellen Ansammlungen der naturgemäß zusammengehörigen Stämme die Gegensätze zwischen denselben fühlbar zu Tage treten lassen. Die localen Interessen gewinnen die Oberhand, weil den allgemeinen Interessen, welche gemeinsam sind, in früherer Zeit keine Rechnung getragen worden ist.

48. Um die Zusammengehörigkeit solcher Stämme in einem Staate zu fördern, muß der Verkehr zwischen ihnen in solcher Weise erleichtert werden, damit die Beziehungen der Stämme zu einander sich vervielfältigen und die allgemeinen Interessen zu Tage treten, welche sie zu verbinden geeignet sind. Durch die Gemeinsamkeit der Interessen und durch den erleichterten Verkehr wird der Culturzustand des zu einem Staate gehörigen Volkes ein gemeinsamer und es wird auf der Grundlage gemeinsamer geistiger und materieller Entwicklung die Einheit der Bestrebungen der verschiedenen Stämme hervorgehen, abgesehen von ihrer Verschiedenheit in der Sprache.

49. Der Verkehr ist heutzutage unabhängiger von den Wasserläufen eines zusammengehörigen, durch Staatseinrichtungen verbundenen Landes und hängt von ihnen nur insoferne ab, als in der Richtung derselben die Verkehrswege im allgemeinen leichter und wohlfeiler hergestellt werden können. In jedem Falle ist es gegenwärtig möglich, die beiden Verkehrsadern unabhängig von anderen Zwischengliedern zu betrachten, nämlich den Verkehr auf dem festen Lande, der mit wenigen Ausnahmen nach allen Seiten hin möglich ist, und den Verkehr auf der See oder auf solchen Strömen, die mit Dampfschiffen befahren werden, welcher im All-

gemeinen noch geringere Beschränkungen erleidet. Beide sind an einander gebunden und hängen von einander unmittelbar ab, weil es sich um die großen Verbindungen handelt, welche der gesammte Weltverkehr erheischt, und an denen sich jedes zusammengehörige Volk als Theil der gesammten Völkergemeinschaft betheiligen soll, um seine Arbeit in der besten und ausgedehntesten Weise verwerthen und seine geistigen Fähigkeiten schärfen und vermehren zu können, in Berührung mit anderen, auf verschiedenen Grundlagen entwickelten Völkern, deren Kenntnisse und Erfahrungen sich ebenso zum förderlichen Austausche eignen, wie die materiellen Güter.

50. Die Vertheilung von Land und Meer auf der Oberfläche der Erde und die Art dieser Vertheilung selbst, die geographischen Sonderungen derselben, sind die maßgebenden Grundlagen, auf denen die Verkehrssysteme beruhen sollen, und welche gleichzeitig die Zusammengehörigkeit eines Volkes mitbestimmen können.

51. Inselreiche, oder Länder, deren Küstenentwicklung den größten oder den wichtigeren Theil ihrer Grenzen bestimmt, bei welchen der Uebergang vom Landverkehr zum Seeverkehr in den vortheilhaftesten Richtungen von selbst durch die Natur gegeben ist, einigen sich leichter zu einem Ganzen, denn bei ihnen ist diese Einigung durch die geographischen Grenzen einerseits, durch den Verkehr andererseits geboten und erleichtert und der Culturzustand des Volkes wird mit dem Fortschritte im Verkehrswesen (geistiger und materieller Natur) und mit der Gemeinsamkeit der Interessen ein gleichartiger.

Staaten aber, deren Küsten nur einen kleineren Theil ihrer Grenzen bezeichnen, welche nur einseitig mit dem Meere in Verbindung treten können, die also kein solches Handelsgebiet in sich schließen, welches radienförmig dem leichteren Seeverkehr zugänglich ist, solche Staaten einigen sich umso schwerer, wenn die Stämme, welche sie bewohnen, verschiedener Abstammung und Sprache sind, geographisch durch Hindernisse getrennt werden, die nicht beseitigt worden sind, und des gemeinschaftlichen Schwerpunktes, gegen den ihr Verkehr gravitiren sollte, entbehren, weil der Zugang zu demselben auf dem kürzesten Wege ihnen allen erschwert ist.

52. Sind die Küstenländer in keiner zweckmäßigen Verbindung mit dem Staate, welchem sie angehören, fristen sie ein

selbstständiges Leben, ohne genügende Nahrung vom Staate und von seinen Ländern zu erhalten, ist ihre Sicherheit nicht gewährleistet, stehen sie also ohne Zusammenhang materieller und geistiger Natur mit dem Inlande, so werden dieselben dem Staate entfremdet, und entweder ihre eigene Selbstständigkeit oder die Anlehnung an einen andern Staat suchen, in jedem Falle ein Element darstellen, das kein Interesse an der Erhaltung des Ganzen hat und nur auf die eigenen localen Interessen bedacht sein wird, sobald seine geistige und sprachlich nationale Thätigkeit sich zu entwickeln beginnt.

53. In diesem Falle entbehrt der Staat eines der wichtigsten Elemente, welches nicht nur die Zusammengehörigkeit seiner Stämme fördern könnte, sondern auch die geistige Entwicklung der Völker und ihren Verkehr mit der Außenwelt mächtig zu steigern im Stande ist.

54. Die wichtigsten Linien des Verkehrslebens theilen sich in zwei verschiedene, doch einem und demselben Zwecke dienende Classen ein. Die eine umfaßt jene Linien, welche dem localen, inneren Verkehrsleben des Staates entsprechen, sie verbinden die Mittelpunkte der Erzeugung mit jenen des Absatzes im Innern, fördern also direct den Zusammenhang der Stämme untereinander, soweit eine Verschiedenheit der Erzeugung, sei es auf agricolem, sei es auf industriellem Gebiete besteht. — Sie kann für sich ein Interessenleben entwickeln, welches von den inneren Zufälligkeiten des Völkerlebens und gleichzeitig von der Größe des Gebietes und von der Entwicklung und Arbeitsfähigkeit der Stämme abhängig ist. Der innere Handel, der sich daran knüpft, hat den Charakter eines localen Austausches zwischen Producenten und Consumenten und ist schon aus dem Grunde einer großen Steigerung nicht fähig, weil die Güterproduction im Verhältnis zu einer mehr oder minder großen Zahl von Consumenten steht, also beschränkt ist und die Leistungsfähigkeit der Einen, wie die Anforderungen der Andern keinen namhaften Veränderungen unterworfen sind, was auf den Culturzustand der Völker in gleicher Weise zurückwirkt.

Die zweite Classe der Communicationen begreift jene Linien in sich, welche den Verkehr mit den übrigen Völkern der Erde fördern, sie verbindet unter einander die Producenten der bewohnten Erde mit ihren Consumenten, sie dient dem Weltverkehre und bringt alle Vortheile für geistige und materielle Ent-

wicklung des Völkerlebens mit ſich, deren die Menſchen durch gegenſeitige Berührung und Anregung fähig ſein können. Beide Claſſen vereint und in einandergreifend ſtellen jene Bedingungen her, auf welche ſich ſowohl der geiſtige Fortſchritt wie der geſteigerte Wohlſtand der Völker gründet.

55. Während in der erſten Claſſe nur der Landverkehr und die Küſtenſchifffahrt als localer Seeverkehr und mit ihnen ein Grenzenverkehr ſich entwickelt, welcher größere oder kleinere Ausdehnung erlangt, je nach den Grenzvölkern, die ihn auszubeuten vermögen, während der Handel dieſen Völkern überlaſſen bleibt und ihnen allein zum Vortheile gereicht, je nach der Möglichkeit, die Hinderniſſe zu beſeitigen, welche in dem abgeſchloſſenem Gebiete dem Verkehre nach außen entgegengeſtellt werden — dehnt ſich die zweite Claſſe vorzugsweiſe auf das große Meer aus, als Verbindungsmittel aller Küſten und der entfernteſten Länder unter einander. Dieſe Claſſe von Verkehrslinien gravitirt alſo zum großen Theile gegen die See und muß mit den Linien der Schifffahrt in Verbindung gebracht werden, welche die directe Vermittlung zwiſchen den verſchiedenen Ländern und Continenten übernehmen, wo dieſe nicht directer und leichter zu Lande geſchehen kann.

56. Europa mit ſeinen ausgedehnten Küſten, bei der geiſtigen und materiellen Entwicklung ſeiner weſtlichen, dem Meere zugewendeten Völker, mit ſeinen Abſatzgebieten in allen übrigen Theilen dieſer Erde muß einerſeits als zuſammengehöriges Ganze, ſeine einzelnen Gebiete unter einander in directeſte Verbindung ſetzen und den Austauſch unter den Völkern dieſes Erdtheils möglich machen, um unabhängig leben zu können, es muß aber auch mit den übrigen Völkern dieſer Erde in Verbindung treten, um den Ueberſchuß ſeiner Thätigkeit dahin zu verwerthen und jenen Erforderniſſen zu genügen, deren es für das eigene entwickelte Leben bedarf.

57. Daraus ergibt ſich ein Continental-Syſtem von Verbindungen und von Verkehrswegen gemiſchter Natur, bei welchem die Verbindungen auf feſtem Lande vorwiegend ſind, aber die Seeverbindungen immer mehr eingreifen, insbeſondere, weil das europäiſche Handelsgebiet, wie es wirklich der Fall, die Nordküſten Afrikas und die Küſten Kleinaſiens in ſich begreift.

58. Erſt der Welthandel, den Europa betreibt, gibt den Seeverbindungen die Oberhand, erſchließt aber gleichzeitig eine

Bewegungsmöglichkeit, welche umso größer ist, als dieses Meer auch ein Productionsort ist, wo Tausende von Schiffen Beschäftigung finden, indem sie das Thierleben im Meere ausbeuten.

59. Die Verkehrslinien Europas müssen demnach auch so eingerichtet sein, daß sie das Verkehrswesen des Continentes mit jenem des Welthandels in Einklang setzen und den geeignetsten Küstenpunkten jene Verbindungen mit dem Inlande, mit den Productionsmittelpunkten möglich machen, welche zur Ernährung der großen Schifffahrt erforderlich sind.

60. Länder, deren Küsten an den großen Oceanen gelegen sind, bedürfen in dieser Beziehung keiner besonderen Rücksicht, denn sie haben es bei der beschränkten Ausdehnung ihrer Küsten im Vergleiche zu den Entfernungen, aus welchen die Güter Europas gebracht werden sollen, nur damit zu thun, daß sie die zweckmäßigsten Hafenpunkte mit dem europäischen Netze und mit ihren eigenen in entsprechende Verbindung bringen.

61. Continentale Staaten aber, welche Küsten an geschlossenen Seegebieten besitzen, haben vor Allem diejenigen Punkte zu berücksichtigen, welche als Durchbruchsstationen zu betrachten sind, um den europäischen Handel mit dem Welthandel im Einklang zu bringen. So z. B. ist für Mittelmeerstaaten die Verbindung mit Egypten, mit Kleinasien, mit den Küsten des Schwarzen Meeres, mit der Meerenge von Gibraltar von Wichtigkeit. Sie mußten diese Punkte als die Ausgangsorte der europäischen Verkehrswege betrachten, und jeder Staat muß darnach trachten, zum eigenen Nutzen und zum Besten des allgemeinen Verkehres, diejenigen Verkehrswege herzustellen, welche über sein Gebiet in directester Weise die Verbindung zwischen jenen Ausgangspunkten und den Hauptorten der europäischen Erzeugung und des Verbrauches vermitteln. Er fördert dadurch nicht nur den eigenen Verkehr nach jenen Ausgangspunkten, sondern sichert sich auch den Nutzen eines Durchgangsverkehres von namhafter Bedeutung.

62. Man lehrt uns schon in den Schulen, daß Europa aus dem Grunde sich so mächtig in der Cultur des Geistes und in Reichthum entwickelte, weil es von allen Seiten einer Halbinsel gleich in's Meer ragt, weil es verhältnißmäßig die größte Küstenentwicklung besitzt. Man kehrt aber niemals den Satz um, um ihn auf sich selbst anzuwenden. Es müßte dann wohl heißen: Ein Land, das keine Küstenentwicklung besitzt oder, was dasselbe

iſt, von dieſer direct oder indirect keinen Gebrauch macht, bleibt in der Civiliſation zurück und erlangt nicht jenen Wohlſtand der Bevölkerung, welcher im entgegengeſetzten Falle erreicht werden könnte.

63. Die Benützung der Küſten ſetzt aber Arbeit voraus, in jenem Lande alſo, wo die Küſten nicht genügend verwerthet werden, iſt die Arbeit ſchwach vertreten, im höchſten Falle für den eigenen Bedarf und nicht zum Umſatze der Erzeugniſſe des Bodens und der Induſtrie, mithin geringer, als wenn für den eigenen Bedarf und für fremden die Kräfte des Volkes in Thätigkeit geſetzt wären.

64. Die Vereine, welche ſowohl von Seite der Induſtriellen wie von Seite anderer Vertreter der materiellen wie der geiſtigen Intereſſen des Volkes oder ihrer ſelbſt, ſich bilden, haben bisher nur immer nach oben zu wirken geſucht. Die Regierung wird für Alles verantwortlich gemacht, was dieſe eigenen Intereſſen ſchädigen kann oder oft auch, was größere Arbeit, ausdauernden Fleiß zur Erringung geiſtiger oder materieller Güter erfordert. Ohne für die Fehler der Regierung blind zu ſein oder die Mißſtände zu verkennen, welche beſeitigt werden müſſen, um die Volksintereſſen zu fördern, ſollten ſolche Vereine auch nach unten ihre Thätigkeit entfalten, zur Arbeit anregen und Alles zur Anwendung bringen, um dem Volke begreiflich zu machen, daß die ſittliche Arbeit die Baſis zur Erreichung beſſerer Zuſtände, größeren Wohlſtandes ſein muß, daß ſie allein die richtige, niemals ſchädigende, immer vortheilhafte Verwerthung der eigenen Kräfte darſtellt, daß ſie allein das Individuum, die Familie wie den Staat zu retten vermag, da wo der Untergang oder die Verarmung droht; daß man ſich ſelbſt helfen müſſe, damit der Staat helfen könne.

65. Ein in der Cultur vorgeſchrittenes Volk wird ſich der vollkommenen Arbeit zuwenden und ſeine techniſchen Kräfte, ſein Wiſſen und ſein Erkennungsvermögen auf die Erzeugung von Ganzfabrikaten in größerem Maße verwenden, als auf jene von Halbfabrikaten.

Der Werth der Ganzfabrikate, welche erzeugt werden, dividirt durch den Werth der Halbfabrikate, iſt eine Verhältnißzahl, welche zur Beurtheilung der Cultur und techniſchen Fertigkeit eines Volkes in allen ſeinen Claſſen dienen kann.

Ausgangspunkt und Zielpunkt unſerer Wiſſenſchaft (der Nationalökonomie) iſt der Menſch (Roſcher, Grundlagen der

Nationalökonomie, pag. 1). Die Entwicklung des Menschen und seiner socialen Einrichtungen und Formen ist die Grundlage seiner Bedürfnisse und seiner Thätigkeit, diese letzteren zu befriedigen.

66. Was zur Befriedigung seiner Bedürfnisse (geistige oder materielle) dient, wird Gut genannt. Die Güter wechseln nach Zahl und Gattung, je nach der Zahl und Gattung der Bedürfnisse, also je nach der Entwicklung des Menschen.

67. Unter Wirthschaft verstehen wir die Thätigkeit des Menschen, um seinen Bedarf an materiellen Gütern oder an solchen zu befriedigen, welche die Erwerbung materieller und geistiger Güter möglich machen.

68. Die Verschiedenheit der menschlichen Fähigkeiten und der dadurch bedingten menschlichen Thätigkeit gibt Veranlassung zur einseitigen Hervorbringung von Gütern in größerer Zahl, als zur Befriedigung der Bedürfnisse des Arbeitenden erforderlich wäre, führt also zum Tausch.

69. Die Bewegung der Güter dem Raume nach, welche den Tausch unterstützt und möglich macht, nennen wir Verkehr.

70. Der Werth eines Gutes wird durch das Verlangen nach demselben bestimmt. Der wirthschaftliche Werth eines Gutes ist durch die Bedeutung festgestellt, welche dasselbe für das Zweckbewußtsein des wirthschaftenden Menschen hat. (Roscher, pag. 7.) Der Gebrauchswerth fällt mit diesem zusammen, insofern nicht das Zweckbewußtsein, sondern die wirkliche Verwendung des Gutes Berücksichtigung findet. Der wirthschaftliche sowohl, als der Gebrauchswerth haben indeß vorzugsweise eine subjective, zuweilen auch eine locale Bedeutung und beide hängen vielfach von der Individualität des Besitzenden oder des Anstrebenden und von localen Verhältnissen ab. Der Gebrauchswerth insbesondere hat zum Maße die Größe der Befriedigung, welche durch den Genuß des Gutes erzeugt werden kann, während der wirthschaftliche Werth durch die minder oder mehr gesicherte Aussicht auf diese Befriedigung bestimmt wird. Dieser wirthschaftliche Werth hängt sonach von Bedingungen ab, welche außerhalb des Gutes stehen, aber erfüllt werden müssen, um den Werth zu erlangen.

71. Die volkswirthschaftliche Entwicklung eines Volkes hängt von der Einschränkung seiner sinnlichen Triebe ab. Dieses Resultat kann auf naturgemäßem Wege nur damit erreicht werden, daß die Verstandesthätigkeit vermehrt wird, womit das Volk zur Einsicht

ist, von dieser direct oder indirect keinen Gebrauch macht, bleibt in der Civilisation zurück und erlangt nicht jenen Wohlstand der Bevölkerung, welcher im entgegengesetzten Falle erreicht werden könnte.

63. Die Benützung der Küsten setzt aber Arbeit voraus, in jenem Lande also, wo die Küsten nicht genügend verwerthet werden, ist die Arbeit schwach vertreten, im höchsten Falle für den eigenen Bedarf und nicht zum Umsatze der Erzeugnisse des Bodens und der Industrie, mithin geringer, als wenn für den eigenen Bedarf und für fremden die Kräfte des Volkes in Thätigkeit gesetzt wären.

64. Die Vereine, welche sowohl von Seite der Industriellen wie von Seite anderer Vertreter der materiellen wie der geistigen Interessen des Volkes oder ihrer selbst, sich bilden, haben bisher nur immer nach oben zu wirken gesucht. Die Regierung wird für Alles verantwortlich gemacht, was diese eigenen Interessen schädigen kann oder oft auch, was größere Arbeit, ausdauernden Fleiß zur Erringung geistiger oder materieller Güter erfordert. Ohne für die Fehler der Regierung blind zu sein oder die Mißstände zu verkennen, welche beseitigt werden müssen, um die Volksinteressen zu fördern, sollten solche Vereine auch nach unten ihre Thätigkeit entfalten, zur Arbeit anregen und Alles zur Anwendung bringen, um dem Volke begreiflich zu machen, daß die sittliche Arbeit die Basis zur Erreichung besserer Zustände, größeren Wohlstandes sein muß, daß sie allein die richtige, niemals schädigende, immer vortheilhafte Verwerthung der eigenen Kräfte darstellt, daß sie allein das Individuum, die Familie wie den Staat zu retten vermag, da wo der Untergang oder die Verarmung droht; daß man sich selbst helfen müsse, damit der Staat helfen könne.

65. Ein in der Cultur vorgeschrittenes Volk wird sich der vollkommenen Arbeit zuwenden und seine technischen Kräfte, sein Wissen und sein Erkennungsvermögen auf die Erzeugung von Ganzfabrikaten in größerem Maße verwenden, als auf jene von Halbfabrikaten.

Der Werth der Ganzfabrikate, welche erzeugt werden, dividirt durch den Werth der Halbfabrikate, ist eine Verhältnißzahl, welche zur Beurtheilung der Cultur und technischen Fertigkeit eines Volkes in allen seinen Classen dienen kann.

Ausgangspunkt und Zielpunkt unserer Wissenschaft (der Nationalökonomie) ist der Mensch (Roscher, Grundlagen der

Nationalökonomie, pag. 1). Die Entwicklung des Menschen und seiner socialen Einrichtungen und Formen ist die Grundlage seiner Bedürfnisse und seiner Thätigkeit, diese letzteren zu befriedigen.

66. Was zur Befriedigung seiner Bedürfnisse (geistige oder materielle) dient, wird Gut genannt. Die Güter wechseln nach Zahl und Gattung, je nach der Zahl und Gattung der Bedürfnisse, also je nach der Entwicklung des Menschen.

67. Unter Wirthschaft verstehen wir die Thätigkeit des Menschen, um seinen Bedarf an materiellen Gütern oder an solchen zu befriedigen, welche die Erwerbung materieller und geistiger Güter möglich machen.

68. Die Verschiedenheit der menschlichen Fähigkeiten und der dadurch bedingten menschlichen Thätigkeit gibt Veranlassung zur einseitigen Hervorbringung von Gütern in größerer Zahl, als zur Befriedigung der Bedürfnisse des Arbeitenden erforderlich wäre, führt also zum Tausch.

69. Die Bewegung der Güter dem Raume nach, welche den Tausch unterstützt und möglich macht, nennen wir Verkehr.

70. Der Werth eines Gutes wird durch das Verlangen nach demselben bestimmt. Der wirthschaftliche Werth eines Gutes ist durch die Bedeutung festgestellt, welche dasselbe für das Zweckbewußtsein des wirthschaftenden Menschen hat. (Roscher, pag. 7.) Der Gebrauchswerth fällt mit diesem zusammen, insofern nicht das Zweckbewußtsein, sondern die wirkliche Verwendung des Gutes Berücksichtigung findet. Der wirthschaftliche sowohl, als der Gebrauchswerth haben indeß vorzugsweise eine subjective, zuweilen auch eine locale Bedeutung und beide hängen vielfach von der Individualität des Besitzenden oder des Anstrebenden und von localen Verhältnissen ab. Der Gebrauchswerth insbesondere hat zum Maße die Größe der Befriedigung, welche durch den Genuß des Gutes erzeugt werden kann, während der wirthschaftliche Werth durch die minder oder mehr gesicherte Aussicht auf diese Befriedigung bestimmt wird. Dieser wirthschaftliche Werth hängt sonach von Bedingungen ab, welche außerhalb des Gutes stehen, aber erfüllt werden müssen, um den Werth zu erlangen.

71. Die volkswirthschaftliche Entwicklung eines Volkes hängt von der Einschränkung seiner sinnlichen Triebe ab. Dieses Resultat kann auf naturgemäßem Wege nur damit erreicht werden, daß die Verstandesthätigkeit vermehrt wird, womit das Volk zur Einsicht

und Erkenntniß der Vortheile individueller und allgemeiner Art gelangt, welche aus der Einschränkung übermäßiger Begierden und ihrer Befriedigung hervorgehen. In der That geht aus dieser Einschränkung die Stärkung der physischen Kraft des Individuums, folglich die Fähigkeit hervor, mehr zu leisten. Wo die Fähigkeit vorhanden, da ist aber auch die Lust zur Arbeit gegeben, denn jede lebendige Kraft sucht eine entsprechende Verwerthung, erzeugt den Willen. Die Entwicklung der Verstandesthätigkeit hingegen führt den Menschen dahin, die ihm zu Gebote stehende physische Kraft auf verwerthbare Weise zu verwenden, sie zeigt ihm die Richtung an, in welcher diese Kraft am vortheilhaftesten zum Ausdrucke gelangen kann. Durch Bevorzugung der Verstandesthätigkeit erlangt sonach das Volk eine größere Kraft und kommt zur Erkenntniß ihrer bestmöglichen Anwendung.

72. Daß der Unterricht des Volkes zur Entwicklung der Verstandesthätigkeit beitrage, bedarf keines Beweises, da die geistige Arbeit, zu welcher der Mensch durch den Unterricht gelangt, die Entwicklung der Verstandeskräfte zum Ziele hat. Diese schafft Wissen und Erkenntniß, zu welchen die Erfahrung hinzukommt, sobald die selbstständige Thätigkeit des Individuums zum Ausdrucke gelangt, sobald erkannte Zwecke seinen Willen leiten. Der Wille ist aber nichts anderes, als das Streben der Kräfte, sich zu äußern und in einer als richtig erkannten Richtung lebendigen Ausdruck zu finden.

73. Der erste wirksamste Unterricht, der dem Menschen zu Theil wird, ist jener in der Religion, welcher mit jenem der Moral zusammenfällt. Sind die religiösen Anschauungen eines Volkes solcher Art, daß sie mehr die Phantasie als den Verstand in Anspruch nehmen und zur Ausbildung bringen, so unterdrücken sie die Entwicklung eigener Einsicht und Erkenntniß, fördern hingegen die Herrschaft der Sinne und untergraben die physische Volkskraft, unterdrücken sonach den Ausdruck des eigenen Willens. Sobald der Glaube so weit zur Herrschaft gelangt, daß ihm die natürliche Willensäußerung des Menschen untergeordnet wird, daß er die Verstandesthätigkeit des Menschen überflüssig zu machen bestrebt ist, wird auch die Selbstständigkeit des Denkens, die Ansammlung von Wissen dadurch unnöthig gemacht, daß die Gottheit an deren Stelle tritt und jeder Erfolg nicht mehr von der Verwerthung der von dieser Gottheit dem Menschen verliehenen Eigen-

ſchaften abhängig gemacht, ſondern einer Macht zugeſchrieben wird, die über jeder einzelnen Handlung des Menſchen, wie über den Reſultaten ſeiner phyſiſchen Thätigkeit waltet, und die Ergründung des Maßes dieſer Thätigkeit unnöthig macht.

Der Menſch begibt ſich in dieſem Falle der Erkenntniß der eigenen Kräfte und ihrer Entwicklungsfähigkeit, weiß nicht mehr, wie viel ihm von dieſer Gottheit zur eigenen Selbſterhaltung und Entwicklung eingeräumt worden, kennt alſo die eigene Maſchine nicht und weiß ſie demgemäß nicht zu verwerthen. Seiner Geiſtesthätigkeit zum großen Theile beraubt, nähert er ſich dem thieriſchen Zuſtande, entwickelt mehr und mehr die ſinnlichen Triebe zum Nachtheile ſeines geiſtigen Ich's, iſt keiner Schlußfolgerung mehr fähig und hängt von den äußeren Erſcheinungen ab, ſtatt von ihnen Nutzen zu ziehen.

Ein Volk, das ſolchen Einflüßen unterworfen iſt und einer Erziehung des Geiſtes entbehren muß, iſt genußſüchtig, arbeitsſcheu, unmoraliſch und vorurtheilsvoll. Es erwartet Alles vom Glücke, fürchtet Alles vom Unglücke und weiß weder das eine zu benützen, noch ſich dem anderen zu entziehen. Für ein ſolches Volk iſt Alles auf dieſer Welt ein Glücksſpiel und es entwickelt dieſen Gedanken bis in das kleinſte Detail des Lebens. — Phyſiſch ſtarke Völker ſind der Verkümmerung des Geiſtes um ſo eher ausgeſetzt, als die Kräfte der Menſchen in dieſem Falle nur in ſinnlicher Richtung ſich Ausdruck verſchaffen und bei kräftigerer Ausbildung eine größere Zehrung ermöglicht iſt. — Sie gehen aber trotz ihrer Kraft zu Grunde, wenn nicht rechtzeitig Maßregeln dagegen ergriffen werden, welche der Regierung eines jeden Staates, eines jeden Volkes obliegen.

Die Orientalen leiden mehr als andere Völkerſchaften durch die eingeführten Religionen, welche dem Schickſale Alles anheimſtellen, die katholiſchen Völker mehr als die proteſtantiſchen.

74. Die Grundlage der Volkswirthſchaft iſt die Moral des Volkes. — Wo das Sittlichkeitsgefühl geſtärkt wird, tritt die Genußſucht, das heißt die Unmäßigkeit des Genuſſes in den Hintergrund und iſt der ſittlichen Arbeit, dem ſittlichen Erwerbe der Weg gebahnt. Die naturgemäße Sparſamkeit (ſehr zu unterſcheiden von der künſtlichen Sparſamkeit, dem Abbruch des Nothwendigen, dem Geiz) tritt an die Stelle der Vergeudung um des Genuſſes willen.

Die Sparſamkeit iſt die natürliche Folge der Einſchränkung der Genußſucht auf das für Leib und Geiſt erforderliche Maß, welches durch die Erhaltung und Entwicklung des menſchlichen Individuums und der menſchlichen Geſellſchaft bedingt wird. —

Es handelt ſich alſo nicht darum, die Sparſamkeit zu lehren, ſondern das Sittlichkeitsgefühl zu ſteigern, indem man das Verſtändniß der Vortheile der Arbeit, des Wiſſens und Erkennens fördert und den Menſchen lehrt, das höchſte Maß ſeiner Kräfte zu erlangen und in der Anwendung productiv zu machen.

75. Die Einhaltung moraliſcher Grundſätze als Bedingung der Erhaltung und Entwicklung der Geſellſchaft iſt Sache der Regierung. Sie muß durch weiſe, dem Culturzuſtande des Volkes angepaßte Geſetze ſeine phyſiſchen und geiſtigen Eigenſchaften zu ſteigern ſuchen, was aus den Reſultaten ſeiner Thätigkeit, aus den ſtatiſtiſchen Daten, welche dieſe Thätigkeit kennzeichnen, hervorgeht. Die Religion hat die Lehre der Liebe und Eintracht, die Erkenntniß eines höheren Weſens zu pflegen und in dieſer Beziehung die Regierung zu unterſtützen, in ſolcher Weiſe, daß die Gebote der Kirche mit den Geſetzen des Staates übereinſtimmen.

Ein Uebelſtand der chriſtlichen Religion iſt es, daß ſie die moſaiſchen Vorſchriften als Theil ihrer Lehre aufgenommen hat. Die moſaiſchen Vorſchriften ſind im Allgemeinen, abgeſehen vom geſchichtlichen Theil der Bibel, reine Regierungsvorſchriften und bezeichnen nur den Standpunkt der moſaiſchen Auffaſſung, nach welcher Gott ſelbſt, das heißt die Prieſterſchaft, auch die Regierung des Volkes übernommen. So ſind z. B. die zehn Gebote Gottes an die Stelle von Regierungsgeſetzen geſetzt, um Uebertretungen der Erhaltungsgeſetze in einer Zeit und bei einem Volke zu verhindern, welches keine in unſerem Sinne organiſirte Geſellſchaft darſtellte und durch zeitliche Strafen oder durch Achtung menſchlicher Geſetze nicht leicht auf der Bahn des Fortſchrittes zu erhalten geweſen wäre. — In unſeren großen Staaten und vielbevölkerten Ländern wäre es unmöglich, durch Gottes Gebote die Menſchen vor der Sünde gegen die Moral zu ſchützen, es mußten alſo die Regierungen dieſe Aufgabe übernehmen.

76. Der hohe Zollſchutz der den Induſtrien zu Liebe oder in Folge des Einfluſſes der Induſtriellen von dieſen immer angeſtrebt und oft vom Staate eingeführt wird, iſt dieſen Induſtrien ſo lange von Nutzen, als der inländiſche Markt ihre Production

bis zu ihren äußersten Grenzen aufzusaugen vermag. Aber die Aufnahmsmöglichkeit der industriellen Erzeugungen erreicht eine Grenze, über welche hinaus kein Absatz mehr stattfinden kann und die Ausfuhr zur Nothwendigkeit wird, sollen die Industrien sich weiter entwickeln. Dazu kommt der mißliche Umstand, daß die Aufnahmsfähigkeit des Inlandes in directem Verhältnisse zur Bodenproduction und zu den Geldverhältnissen im Lande steht, somit ist dieselbe veränderlich, was die industrielle Erzeugung benachtheiligt. Denn diese muß die Fähigkeit besitzen, für das Maximum des Absatzes zu sorgen, muß also in schlimmen Zeiten ihre Kräfte einschränken und einen Theil derselben und der Betriebsmittel unverwerthet brach legen. Ein gleich starker Absatz ist aber nur dann zu erzielen, wenn der Markt sich erweitert, wenn also eine Ausfuhr ermöglicht ist.

Einem Staat gegenüber, welcher hohe Zölle einführt, werden aber die anderen Staaten mit eben solchen Zöllen entgegentreten, welche gezahlt werden müssen, und zwar aus dem Beutel der Consumenten. Sie schaden sich dann gegenseitig, ohne für die Industrien Vortheile zu erlangen. Zölle wirken dann gerade so, wie wenn die Eisenbahnen und Flüsse an der Grenze unfahrbar gemacht würden und die Güter auf Tragthieren diese Strecken entlang getragen werden müßten. Bei hohen Zöllen rentirt es sich aus diesem Grunde Schmuggel zu treiben, der dann die Culturwege, welche man mit so viel Opfern zu Stande gebracht, meidet und auf Seitenwegen das Inland zu erreichen sucht. — Wir kommen also auf diese Weise zu einem Zustande der Unbehülflichkeit, welcher von der Civilisation und vom Fortschritte längst überwunden schien.

77. Will man die Arbeit schützen, so muß die Arbeitsfähigkeit erhöht und nicht vermindert werden. Stehen die Industrien auf der Höhe der Aufnahmsfähigkeit des Inlandes und darüber hinaus, so müssen sie auch concurrenzfähig mit anderen fremden ähnlichen Industrien sein, sonst wäre nicht abzusehen, warum nicht in einem großen Staate die Provinzen gegeneinander ebenso geschützt werden müßten, wie der ganze Staatencomplex gegenüber anderen Staaten.

Würden wir mit einem anderen Staate vereinigt sein oder unser Staat sich durch Theile eines anderen vergrößern, so findet man es natürlich, daß der nun vergrößerte Complex eine einzige

Zollgrenze beſitze, während man früher eines Schutzes zu bedürfen glaubte.

78. Die Arbeit muß gut und billig ſein, um concurriren zu können, daher muß größere Geſchicklichkeit und Arbeitskraft des Individuums zur Anwendung kommen. Das heißt aber nichts anders, als daß die arbeitende Bevölkerung fleißiger ſei und auf einer höheren Culturſtufe ſtehe. Dazu muß der Menſch in der Regel zu ſeinem eigenen Wohle gezwungen werden und in dieſem Falle durch eine mögliche Concurrenz, welche Vergleiche zuläßt.

79. Der Wohlſtand eines Staates beſteht nicht darin, daß einzelne große Induſtrien auf künſtlichem Wege durch Schutz und Unterſtützung gedeihen, ſondern in der Arbeitsthätigkeit und productiven Arbeit der größtmöglichen Anzahl ſeiner Bewohner. Wo die Hausinduſtrie ſolcher Gattung betrieben wird, welche mit den großen Fabriksinduſtrien nicht in Concurrenz zu treten hat, da mehrt ſich das Einkommen der Einzelnen, die Sittlichkeit und Liebe zur Beſchäftigung und die Sparſamkeit der Bewohner, ſomit der Wohlſtand des Ganzen.

80. Die Hausinduſtrie, welche dieſes Ziel erreicht, beſteht in der eingehenden und intelligenten Bewirthſchaftung des eigenen Beſitzes, wie klein er auch ſei, in der Ausnützung aller Umſtände und Einrichtungen, welche dem Einzelnen zu Gebote ſtehen, in der Arbeit und in der Denkthätigkeit, welche die Verbeſſerung und Veredlung des eigenen Hausſtandes bewirken können. Wenn alle Diejenigen, welche Geflügel oder Hausthiere überhaupt zu halten vermögen, alle ihre Aufmerkſamkeit und Thätigkeit, die Zeit, welche ſie ſonſt im Nichtsthun und Vergeuden ihrer Geldmittel verwenden, dem Zwecke der Erziehung und Verbeſſerung ihrer Zucht widmen, ſo werden ſich der Werth und die Anzahl der verwerthbaren Producte mehren und Wohlſtand dort begründen, wo früher Armuth, Schmutz und Unthätigkeit herrſchten.

Ebenſo wird die gute Bewirthſchaftung und immerwährende Verbeſſerung eines noch ſo kleinen Gemüſegartens, noch ſo weniger Fruchtbäume, einen verhältnißmäßig immer größeren Ertrag liefern, von Wieſen und Feldern nicht zu reden.

Frankreich, deſſen Wohlſtand mit Recht ſo hochgeprieſen iſt, führt für viele Millionen an Eiern und Geflügel nach größeren Märkten des In- und Auslandes aus. Es hat großen Gewinn von dem vorzüglichen Obſte, welches in friſchem, gedörrtem und

verzuckertem oder sonstigem Zustande nach allen Theilen der Welt entsendet wird, ebenso von seinen Gemüsen, abgesehen von der großen Ausfuhr an Wein, dem Ertrag der Fischereien, welche in der Regel nicht mehr zu den Hausindustrien zu rechnen sind. Es mag sein, daß in Frankreich weniger Menschen lesen und schreiben können, als in anderen civilisirten Staaten, aber gewiß ist, daß es thätigere, geschicktere Menschen auf seiner Oberfläche besitzt, welche fähig sind, productiv so zu wirken, daß ein Ueberschuß nach Abschlag der eigenen Bedürfnisse entfällt, welcher verwerthet werden kann.

81. Um den eigenen Wohlstand und mit diesem die Sittlichkeit des Volkes zu heben, ist es also vor Allem nothwendig, die productive Thätigkeit der einzelnen Hauswirthschaften zu heben, sei es durch Belehrung und Unterstützung, sei es durch Belohnung und Aneiferung von Seite der Regierung und ihrer Organe.

Die großen Industrien werden aber von dem wachsenden Wohlstande der kleinen Leute einen größeren Vortheil haben, als durch eine Zollgesetzgebung, welche das Leben der Bevölkerung erschwert und vertheuert. Es ist jedenfalls besser — in sittlicher sowohl wie in materieller Beziehung — die Arbeitsthätigkeit und den Wohlstand der gesammten Bevölkerung zu heben, als einzelne Großindustrielle reich und mächtig auf Kosten des kleinen Volkes und der Consumenten überhaupt zu machen. Dadurch ernährt man allenfalls Tausende von Arbeitern, während Millionen im Elend bleiben oder verkommen.

82. Durch vermehrte Thätigkeit im Hause und durch eine Production, welche bei den kleinen Besitzern einen Ueberschuß über die eigenen Bedürfnisse erzeugt, werden einerseits Sparcassen genährt, andererseits die Anlage der eigenen Ersparnisse in zinsentragenden Papieren gefördert. Es vermehrt sich dadurch der locale und sogar auch der große internationale Verkehr, wodurch einerseits die Intelligenz der Einwohner, andererseits der Ertrag der Communicationswege erhöht wird.

Bei uns in Oesterreich thut dies Alles Noth, wollen wir einer besseren, gesünderen Entwicklung und Zukunft entgegengehen.

83. Die Staaten sind darauf bedacht, für ihre nunmehr Alles absorbirenden Armeen ein gutes Pferdematerial zu besitzen. Abgesehen davon, daß das Pferd ein edles Thier ist, welches in mannigfacher Weise den höheren, reicheren Ständen Vergnügen

bereitet, ist es auch in der Landwirthschaft von unleugbarem und großem Nutzen, und so hat man die militärischen Einrichtungen zur Erziehung guter Pferde auch in der Richtung verwerthet, daß man einerseits das überflüssige Gestütsmaterial verkauft, andererseits die für die Landwirthschaft entsprechenden Hengste den Landwirthen und Bauern unter Aufsicht leiht und dadurch die Rassen auf dem Lande verbessert. — Dies Alles trägt seine guten Früchte nach einer und nach der anderen Seite hin, und es haben sich neben den Staatsgestüten auch einzelne reichere Individuen gefunden, welche solche Einrichtungen, wenn auch nur zum Zwecke der Veredlung von Luxusrassen, getroffen und auf eigene Rechnung betreiben, in der Art, daß sie das überflüssige Pferdematerial verkaufen u. s. w. Auch einzelne Hausindustrien -- wenn man sie so nennen darf — haben sich in entsprechenden Gegenden entwickelt und liefern dort und da gute Resultate. Diesen Institutionen schenken die Staaten mit Recht und in ihrem Interesse viel Aufmerksamkeit und bringen denselben wo nöthig auch manche Geldopfer.

84. Nicht weniger wichtig, ja vielleicht in volkswirthschaftlicher Richtung noch wichtiger ist die Erziehung von Fleisch- und Milch-Vieh, und es ist zu verwundern, daß Länder wie Oesterreich z. B., welche so vielfach von der Landwirthschaft und ihren Erträgnissen abhängig sind, keine solchen Anstalten besitzen, welche man Rind- oder Schafgestüte nennen könnte. Gegenwärtig besteht in dieser Beziehung nichts Aehnliches, das der Staat besonders unterstützte oder in die Hand genommen hätte. Es ist nur die Hausindustrie und es sind größere Gestüte, wenn man sie so nennen will, nur von reicheren Grundbesitzern erhalten, welche die Milchwirthschaft betreiben, dem Fleischverbrauch das Ueberflüssige ihres Materiales abgeben, für die Veredlung der Rassen sorgen, Alles aber nur mit Rücksicht auf das eigene Interesse, nicht auf jenes des Staates, welcher gleichwohl davon großen Nutzen zieht.

Um wie viel besser würde aber dem Staatszwecke und dem Wohle der Bevölkerungen entsprochen werden, wenn der Staat ein oder mehrere Gestüte für Rindvieh besitzen und in entsprechender Weise leiten und verwerthen würde. Wie segensreich würde ein solches Institut für die viehhaltende Bevölkerung sein, welcher Zukunft könnte die Viehwirthschaft besonders in unseren Alpenländern entgegengehen?

Veredelte Rassen, entsprechende Erziehung derselben, zu Milch- oder Fleischertrag oder zur Arbeitsleistung, würden zur Verbesserung des Zustandes der Bevölkerungen, zu größerem Wohlstand, zur Erzeugung eines Ueberflusses führen, welcher durch die Ausfuhr abgeleitet und niemals von einer Concurrenz zu leiden haben würde. — Fleisch, Milch und Butter, wie sie in unseren Alpenländern erzeugt werden könnten, wären nirgends so gut und billig für uns und vielfach auch für die Ausfuhr herzustellen, mit Ausnahme vielleicht der kleinen Schweiz.

Die Fleisch-, Milch- und Butterwirthschaft bedingt Verbesserung der Graswirthschaft auf dem Felde, theils durch die Nothwendigkeit, gutes Rindfutter in genügender Menge zu erzeugen, theils durch die Möglichkeit, Grund und Boden gehörig zu düngen. — Die Regelung der Bewässerung, diese große Grundlage der Feldwirthschaft, würde allmälig durchgeführt. — Uebrigens weiß dies ja Jedermann.

Ich glaube, daß solche staatliche Rindgestüte ungefähr wie die Pferdegestüte zu behandeln wären, und daß sie sich allmälig, wenn gut organisirt und geleitet, selbstständig zu erhalten im Stande wären. Nur sollte man sie nicht mit den sogenannten Musterwirthschaften in gleiche Linie stellen, wenn sie auch solche sein müssen. Ihr Hauptzweck sollte die Erziehung des Rindes sein, die Herstellung der bestmöglichen Rassen und die Verbreitung derselben auf dem Lande, durch Verkauf entsprechenden Jungviehes oder von arbeitsfähigen Ochsen und milchreichen Kühen, und durch die Verleihung der besten Stiere in entsprechender Zeit zur Belegung der Kühe auf dem Lande, wo die Haltung von Gemeindestieren oder von solchen Thieren in kleineren Wirthschaften ein Nachtheil ist, weil sie Geld kosten und nicht in der Art gehalten und gepflegt werden, wie es zur Erzielung guter Zuchtthiere unbedingt erforderlich ist. — Neben den Staatsrindgestüten könnten die Privatrindgestüte größerer Gattung immerhin bestehen und selbst von großem Nutzen sein.

85. Wenn aber solche Gestüte keine eigentlichen Musterwirthschaften sein, und sich nur mit der Erziehung und Entwicklung des Rindes befassen sollen, so würden sie insoferne mustergültig werden können, als sie nothwendigerweise Wiesen und Weidegründe besitzen müßten, welche gehörig bewässert, bewachsen und gedüngt werden sollen, also in Bezug auf Graswirthschaft mustergültig sein

würden. — Dazu kommen der Bau der Stallungen, Vorraths- und Wohngebäude und deren Einrichtungen, die ebenſo muſtergültig, wie einfach ſein müßten. Ochſen und Kühe brauchen keine Hanſen'ſchen Tempelbauten, aber ſie müſſen dem Zwecke entſprechend untergebracht werden, und zwar auch mit Bezug auf Reinlichkeit, Ventilation, Temperatur und Licht, wie auf das Ineinandergreifen der Arbeit.

Ob dieſen Anſtalten eine Milch- und Butterwirthſchaft beizugeben wäre, weiß ich nicht zu entſcheiden. Wenn ſie nothwendig befunden würde, ſollte dieſe für ſich eine Muſteranſtalt für Reinlichkeit und Sorgfalt ſein, welche unſeren Bevölkerungen ſo ſehr mangeln. — Die peinlichſte Reinlichkeit der Milchkammern, die Erzeugung von Butter aus ſüßer Milch, die Beſeitigung aller Gerüche und demgemäß auch die entſprechende Fütterung des Viehes, ſollten maßgebendes Beiſpiel bieten.

86. Aehnlich wie die Rindgeſtüte, könnten auch Schafgeſtüte geſchaffen werden und man könnte bei entwickelter Staatswirthſchaft hierin ſo weit gehen, als es ſich mit dem Nutzen verträgt, den die Gemeinſchaft der Völker davon haben kann.

Volkswirthschaftliche Studien.

(1868.)

I.

Der Verkehr und die Cultur.

Die Geschichte beweist schlagend, daß England dadurch der reichste und vergleichsweise mächtigste Staat der gebildeten Welt geworden, weil er vor allem Andern die Möglichkeit eines durch seine insulare Lage erleichterten und directen Verkehres, also auch eines beziehungsweise erleichterten Austausches der eigenen Arbeit mit der ganzen übrigen Welt besitzt. — Wir gehen bei dieser Auffassung von Ursache und Wirkung von der Voraussetzung aus, daß, wo die entsprechende Verkehrsmöglichkeit und Arbeitsverwerthung gegeben ist, die Arbeit auch geleistet wird und eine Thätigkeit sich entwickelt, welche im Verhältniß zu dem Drange der Menschen steht, zu erwerben, um so gut als nur immer möglich leben und für die eigene Familie sorgen zu können. Die Arbeitslust steigert sich mit dem größeren Erfolge der Arbeit und mit dem größeren Gewinn; daher das Streben nach Verwohlfeilung und Vervollkommnung der Erzeugung und nach Beseitigung aller den Verkehr hemmenden, also die Waare vertheuernden Hindernissen. Wir sehen in Frankreich gleiche Ziele verfolgen, seitdem die Eisenbahnen den Verkehr auf dem festen Lande mit jenem der See in ein größeres Gleichgewicht versetzt und die Möglichkeit geboten haben, sowohl die interne Güterbewegung rasch und billig in großen Maßen zu fördern, als auch die Küste, das Meer zu erreichen, von wo die ganze Welt, so weit sie Küsten besitzt, dem Handel zugänglich ist.

Die statistischen Angaben belegen, in welch' riesigen Dimensionen der Handel und Verkehr Frankreichs seit Vervollständigung eines rationellen Eisenbahnnetzes zugenommen und wie die Güterbewegung mit der Vermehrung der Eisenbahnen gleichen Schritt gehalten hat.

Aber nicht zufrieden mit den bereits erstrebten Resultaten geht die französische Regierung mit einer nachahmenswerthen Umsicht und Energie daran, ein Netz von Vicinalstraßen herzustellen, welches den Eisenbahnen neue Nahrung zuführen und die Verwerthungsfähigkeit der Arbeit erhöhen wird, weil es in der That von den Zuflüßen abhängt, bis zu welcher Mächtigkeit der Strom in seinem Laufe und bei seinem Ausfluße anschwellen könne.

Belgien, Holland und endlich Deutschland befolgen dieselben Grundsätze, suchen nicht nur den internen Verkehr zu erleichtern, sondern vor Allem auch das Binnenland mit den Küsten thunlichst zu verbinden, die eigene Schifffahrt zu beleben, um die Producte ihres Fleißes selbst bis zu den entferntesten Zonen der Erde bringen und gegen die brauchbaren Producte derselben umtauschen zu können. Alle diese Völker und Staaten entfalten in der Förderung der Menschen- und Güterbewegung eine Thätigkeit, welche charakteristisch für unsere Zeit, Alle suchen die See auf, weil sie die erfolgreichste Vermittlerin des Welthandels ist. Durch die verschiedenartige Beschäftigung, welche einer Bevölkerung zufällt, die erzeugt, verfrachtet und verhandelt, und durch den Contact mit anderen Nationen übt sie die eigenen geistigen Fähigkeiten, erwirbt Kenntnisse und Erfahrungen, und geht einer steigenden Cultur entgegen.

Denn wie der regere Austausch der materiellen Güter die Grundlage größeren Wohlstandes ist, so erzeugt der Austausch der Ideen eine Vermehrung des Wissens und der Erkenntniß, welche wieder die Grundlage des geistigen Fortschrittes und des Schaffens im Gebiete der Arbeit ist.

Um also die Cultur des Geistes und den Wohlstand eines Volkes zu fördern, muß die Bedingung erleichterten materiellen Verkehres nach allen Richtungen erfüllt werden, muß die Möglichkeit und Leichtigkeit der Bewegung für Menschen und Güter, ihre Ausbreitung über Land und Meer gegeben sein.

Schlechte indirecte oder unvollkommene Verkehrswege zwischen den Weltmärkten sind eine Verschwendung an Kraft und Zeit, an materiellen Mitteln und an geistiger Thätigkeit. Sie hindern die Entwicklung der Bevölkerung nach jeder Richtung hin, fördern die örtlichen Vorurtheile und die patriarchalische Indolenz, und schließen jede Möglichkeit und Hoffnung aus, die eigene geistige und materielle Arbeit zu verwerthen, also auch die Nothwendigkeit und selbst den Wunsch dieselbe zu leisten.

Durch Gesetze können solche Uebelstände nicht beseitigt werden. Gesetze können im besten Falle nur die Ordnung aufrecht erhalten, den Besitz sichern, die Anwendung der Kräfte erleichtern und dadurch die Arbeit fördern; letztere aber zu schaffen, sind sie nicht im Stande, wenn die Bevölkerung kein Interesse daran hat, geistig und materiell thätig zu sein. Der Unterricht selbst ist unter solchen Verhältnissen von keiner nachhaltigen Wirkung und der Zucht einer Treibhaus-

pflanze zu vergleichen, für welche der Boden in freier Luft, die praktische Grundlage ihres Gedeihens nicht vorhanden ist. — Dieser Boden, diese praktische Grundlage ist für den mittleren Menschen das materielle Interesse und ohne Aussicht auf greifbaren Gewinn ist jede nachhaltige sittliche und productive Thätigkeit eines Volkes undenkbar.

Beruht der Gewinn wesentlich auf Leichtigkeit des Austausches der Producte der Arbeit, dann ist zweifellos die Verbindung eines Landes mit dem Meere der wichtigste Punkt für sein Verkehrsleben, denn das Meer ist das Element, welches den Welthandel trägt und dadurch großzieht. Jede Regierung, wie jedes Volk muß sich daher die Entwicklung der Verbindung mit dem Meere zur Hauptaufgabe stellen, wenn es sich um Förderung des Verkehres handelt.

Je zahlreicher die Individuen sind, welche die Vortheile des erleichterten Verkehrs mit dem Meere ausbeuten können, desto allgemeiner wird die Gesammtthätigkeit und desto reicher und naturgemäßer die geistige Entwicklung des Volkes sein.

Wenn ein Theil des Gewinnes, welcher aus dem Umtausche der Arbeit gegen fremde Erzeugnisse anderen fremden Völkern und Staaten dadurch zufällt, daß letztere die Verwerthung der von uns hervorgebrachten Güter übernehmen, so entgeht unserer Bevölkerung und unserem Staate der aus dieser Nebenarbeit entspringende Nutzen und wir entziehen dem eigenen Lande einen Gewinn, der unmittelbar an unsere Arbeit geknüpft ist, wir verzichten auf eine Thätigkeit, welche in geistiger und in materieller Beziehung vorzugsweise befruchtend einwirkt. Wir sind dann dem Landwirthe vergleichbar, welcher den Dünger aus seiner Wirthschaft Anderen überläßt und seinem eigenen Grund und Boden keinen Ersatz für dessen Production zuführt.

Nur dann, wenn wir nicht blos Güter hervorbringen, sondern sie auch mit eigenen Mitteln und Kräften zum Austausche in den Handel bringen, können wir zu harmonischer, allseitiger volkswirthschaftlicher Entwicklung und Selbstständigkeit, auf welcher sich wieder die politische Kraft und Selbstständigkeit unseres Vaterlandes gründet und aufbaut, gelangen; nur dann können wir feste Grundlagen für unsere materielle Macht und geistige Entfaltung legen. Nur dann können wir unter den Nationen, welche unseren Werth durch die directe Verbindung mit ihnen kennen lernen, zu Macht und Ansehen gelangen.

II.

Oeſterreich im Welthandel.

Oeſterreich iſt aus mannigfachen Gründen in der Förderung verwerthbarer Arbeit, im Handel und Verkehr anderen Völkern gegenüber zurückgeblieben, es hat in ſich hineingelebt, anſtatt ein wirthſchaftliches Geſammtleben mit der übrigen Welt zu erſtreben.

Seine Production iſt im Vergleiche zu dem urbaren Boden, zu der Bevölkerung, welche es beſitzt, räumlich und der Beſchaffenheit nach eine ſehr mäßige geblieben und hat erſt in letzter Zeit, Dank den bis nun zu Stande gebrachten Eiſenbahnverbindungen, einigen Aufſchwung genommen, aber auch nur in Jahren reichen Erntesegens und in der Zeit höheren Bedarfes im Auslande an Brodſtoffen größere Bedeutung für den Handel gewonnen. Gleichwohl iſt es noch immer mehr die gütige Natur als eine intenſivere Arbeitsthätigkeit, welche von Zeit zu Zeit den bedrängten Bevölkerungen reichen Gewinn verſchafft und nur bei vermehrten directen Eiſenbahnverbindungen mit dem Meere und mit den abſatzfähigen Märkten Europas wird es möglich ſein, in gewöhnlichen Jahren preiswürdige Producte im Auslande zu verwerthen. Denn der Transport vertheuert noch immer zu ſehr die Waare und macht, daß ſie nur bei hohen Preiſen auf ſolchen Märkten concurriren kann, wo der Begehr ein großer, ſomit die Waare höher bezahlt wird.

Unter ſolchen Verhältniſſen kann aber nicht erwartet werden, daß eine nutzloſe, weil unverwerthbare Arbeit geleiſtet wird, oder daß eine rationellere Behandlung eintreten kann, um eine höhere Beſchaffenheit des Productes zu erzielen, und nur die Herſtellung ſolcher Eiſenbahnen kann Abhilfe ſchaffen, welche die Schätze unſeres Bodens auf dem kürzeſten Wege und wohlfeil dem Meere oder den Weltmärkten zuzuführen vermögen.

Die öſterreichiſche Induſtrie hat noch bis vor kurzer Zeit in dem Wahne gelebt, daß es genüge, für den Bedarf der Monarchie zu ſorgen und eben nur die nächſten Völker zu berückſichtigen, in ſoweit dieſe ſich ſelbſt um unſere Erzeugung kümmern. Sie hat es zum großen Theile dieſen überlaſſen, aus dem Handel mit öſterreichiſchen Waaren jenen Gewinn zu erlangen, der bei eigener commercieller Thätigkeit dem Inlande zu Gute gekommen wäre. Fremde Kaufherren übernahmen es, ſich auf fremden Märkten darnach umzuſehen, inwieferne ein Abſatz öſterreichiſcher Erzeug-

niſſe möglich ſei und Gewinn verſpreche, während die Induſtriellen den Handel im Inlande in den meiſten Fällen ſelbſt in die Hand nahmen und dahin zu wirken trachteten, daß ſie die Märkte desſelben beherrſchen konnten. Dieſes Ziel wurde dadurch erreicht, daß die Regierung in ähnlichen Ideen befangen, ſich herbeiließ der fremden Einfuhr Schwierigkeiten in den Weg zu legen, und ſolche Zölle feſtzuſetzen, welche die Einfuhr nahezu unmöglich machten. Unter ſolchen Verhältniſſen erhöhten ſich die Waarenpreiſe auch im Inlande, weil ſie nicht im Verhältniſſe der Koſten, welche die Erzeugung verurſachte, beſtimmt wurden, ſondern nach dem möglichen Preiſe fremder, durch Transport und Zoll vertheuerter Beiſtellung ſich richteten. Auf dieſe Weiſe wurden wohl große Erfolge von manchen Induſtriellen erzielt, aber der weitaus größere Theil der Bevölkerung, die Conſumenten, geſchädigt, Monopole eingeführt zum Nachtheile induſtrieller Entwicklung und des Handels und die Waaren im Verhältniſſe der Schwierigkeit äußerer Concurrenz in ihrer Qualität verſchlechtert, endlich aber der Fortſchritt im Denken und Schaffen des Volkes zum großen Nachtheile ſeiner geiſtigen Entwicklung gehemmt.

Die induſtrielle Thätigkeit im Innern hing nunmehr zumeiſt von den Zuſtänden des beſchränkten inneren Geldmarktes ab und jede Calamität, welche die Monarchie traf, jede ſchlechte Ernte machte ſich auf den Abſatz und ſomit auch auf die induſtrielle Thätigkeit in ſchmerzlicher Weiſe fühlbar.

Eine ſolche auf ſchwankenden Grundlagen ruhende Erzeugung konnte natürlicher Weiſe niemals zu jener Kraft und Blüthe gelangen, um eine gleichmäßige Verwerthung der Arbeit, um eine Steigerung der Volksthätigkeit hervorzurufen, denn es fehlten der Induſtrie die Märkte, auf welchen ſie den Ueberſchuß der eigenen Erzeugung mit Vortheil abſetzen konnte, es war nicht möglich, mit gleichmäßiger Thätigkeit die für größeren Bedarf getroffenen techniſchen Einrichtungen und angeſammelten Kräfte auszunützen und zu verwerthen. Ueberdies waren die Communicationen nicht dazu angethan, um den Verkehr zu erleichtern, ſchon aus dem Grunde, weil Rückfrachten mangelten, welche die Koſten der Herſtellung des Betriebes mitzutragen beſtimmt ſind. So blieben auch das Meer und die eigene Küſte, trotz der Vortheile, welche ſie zu bieten vermögen, wenig berückſichtigt, die eigene Schifffahrt vernachläſſigt und nicht gekannt, und der Verkehr und Handel nach

dieſer Seite hin keines beſonderen Aufſchwunges fähig. — Ein eigentlicher Handelsſtand, dieſe in allen Ländern gebildetſte Mittelclaſſe der Bevölkerung, hat ſich aus ſolchen Zuſtänden nicht zu entwickeln vermocht und in der That gibt es in Oeſterreich noch immer mit wenigen Ausnahmen nur Banquiers- oder Commiſſionshäuſer und Krämer, deren Kenntniſſe vom Weltmarkte und dem großen Handelsverkehre ſich auf ein ſehr beſcheidenes Maß beſchränken.

Die Nachtheile dieſer Sachlage waren zu ſchlagend und fühlbar, als daß ſie nicht hätten beklagt werden ſollen; man glaubte jedoch nur in den individuellen Verhältniſſen eines Ortes oder einer Bevölkerung die Urſachen des Uebels aufſuchen zu müſſen und vergaß gänzlich auf den ſo oft erprobten Grundſatz, daß, wo die Bedingungen des Erwerbes gegeben ſind, auch die Menſchen ſich finden, welche aus dieſem Erwerbe Nutzen ziehen, daß hingegen wo dieſe Bedingungen mangeln oder ungenügend erfüllt werden, auch jede regere Thätigkeit erlahmt, weil die Menſchen eben nur dann thätig ſind, wenn ſie aus dieſer Thätigkeit auch einen Gewinn erzielen, den eigenen Wohlſtand ſteigern, die eigenen Bedürfniſſe reicher und beſſer befriedigen können.

Die Regierung, deren Aufgabe es ſein muß, nicht die Einfuhr zu hindern, ſondern die Ausfuhr nach allen Richtungen hin zu fördern und die Arbeitsthätigkeit zu vermehren und zu veredeln, verhielt ſich im beſten Falle paſſiv, unterlag aber meiſt dem Einfluſſe der Induſtriellen, welche ſie als die einzigen Sachkenner anerkannte, während ſie, ſelbſt mit ihrer inneren Verwaltung beſchäftigt, dem Handel und Verkehr nur dann ihre Aufmerkſamkeit widmete, wenn ſie dazu gedrängt wurde.

Ohne eingehende Kenntniſſe des Welthandels, ſelbſt ohne jene ſtatiſtiſchen Behelfe, welche ein Bild der inneren Thätigkeit und Concurrenzfähigkeit darbieten können, ging ſie ſyſtemlos zu Werke und betrachtete die Production, die Induſtrie, den Handel und den Verkehr als untergeordnete Factoren des Staatslebens, welche mit der Politik nach Außen wie nach Innen keinen weſentlichen Zuſammenhang beſitzen. Unter ſolchen Verhältniſſen konnte von einer Intereſſenpolitik keine Rede ſein, und die ſtarre Abſchließung vor jeder commerciellen Berührung mit dem Auslande gewann mehr und mehr die Oberhand und zerſtörte die Elemente des Handels und des Verkehrs. Wohl gab es von Zeit zu Zeit Strömungen freierer Tendenzen und Auffaſſungen, zu welchen

man entweder gezwungen war, oder welche von einsichtigeren Männern stammten, die momentanen Einfluß auf die Regierung ausübten. Aber sie währten niemals lange genug, um sich zu einem System auszubilden, und wurden bald wieder durch individuelle Interessen, welche sich geltend zu machen wußten, unterdrückt.

Durch die politischen Verhältnisse, in welchen wir zu Deutschland lebten, durch die Berührung mit entwickelteren Bevölkerungen, durch die Erleichterungen, welche gegenüber dem Zollvereine in der Zollgesetzgebung geschaffen wurden, endlich durch den Einfluß, welchen der deutsche Handel auf den angrenzenden Theil der stamm- und sprachverwandten Bevölkerung Oesterreichs ausübte — nahm die Thätigkeit der letzteren zu, und es ergab sich die Nothwendigkeit vermehrter und erleichterter Communicationen, die auch zu Stande kamen, oder in der Herstellung begriffen sind. Erst in späterer Zeit fand man es räthlich, die Verbindung mit unserer eigenen Küste mittels einer Eisenbahn nach Triest herzustellen. Bei dem Mangel eines selbstständigen Handelsstandes aber und bei den übelverstandenen Maßregeln der Verkehrs-Gesellschaften konnte die Waarenbewegung nach dem Meere keinen großen Aufschwung erfahren, um so weniger, als der einzige Hafen von Triest einerseits keine solchen Einrichtungen besaß, um den Uebergang der Frachten vom Lande zur See und umgekehrt zu erleichtern, andererseits, weil ein Monopol zu Gunsten dieser Hafenstadt naturgemäß entstand, welches die gewöhnliche Sorglosigkeit der Bevölkerung im Gefolge hatte.

So kam es, daß zum Beispiel noch vor wenigen Jahren der Transport einer Waare von Prag nach Triest theurer zu stehen kam, als der Transport der gleichen Waare von Prag (über Hamburg) nach China.

Trotz alledem ist unsere Handelsbewegung nach dem Meere eine bedeutende geworden, und es beträgt die Ein- und Ausfuhr zur See einen Werthumsatz von mehr als 100 Millionen Gulden, ungefähr den sechsten Theil der gesammten Ein- und Ausfuhr Oesterreichs, obschon noch immer nur der Hafen von Triest handelsthätig ist. — Diese Handelsbewegung zur See wird sich zweifelsohne vermehren, denn die Zustände haben sich mittlerweile gebessert, die Einfuhr ist durch eine rationellere Zollgesetzgebung erleichtert und jener über die Nordgrenzen gleichgestellt, der Waarentransport ist wohlfeiler und regelmäßiger geworden, und Einrichtungen sind im Werden, welche Triest zu einem Welthafen umgestalten sollen.

Auf der anderen Seite wird es doch nicht mehr lange dauern, bis Fiume die Verbindung mit dem europäischen Bahnnetze erhält, eine Verbindung, von welcher es kaum begreiflich ist, warum sie bisher nicht zu Stande gekommen, da es hiezu nur eines Bahnflügels von sechs bis sieben deutschen Meilen Länge bedarf. Der Anschluß Fiumes an das Eisenbahnnetz der Monarchie würde nicht blos zur Handelsthätigkeit des Hafens von Fiume mächtig beitragen, sondern auch die Vertheidigung dieser Küste bedeutend erleichtern, abgesehen davon, daß die Bevölkerung Krains in den volkswirthschaftlichen Bereich Oesterreichs gezogen wird. — Es ist ebenso unbegreiflich, daß die Südbahngesellschaft, welche zum Baue der Bahn St. Peter-Fiume vertragsmäßig verpflichtet ist, noch immer zögert, denselben auszuführen, da doch ihre eigenen Verkehrs-Interessen sie dazu drängen sollten, wenn schon die Regierung diese ganze Angelegenheit lässig betreibt.

Gleichwohl dürfte die Zeit bald heranrücken, in welcher Fiume sich in den Handelsverkehr zur See mit Triest theilen und in eine heilsame Concurrenz treten wird, die um so bedeutender sein kann, als die Aussicht vorhanden ist, daß Fiume auch gegen Osten hin mit den productenreichsten Theilen der Monarchie in Verbindung gesetzt wird.

III.

Handelspolitische Ziele.

Durch die Verbindung Fiumes mit dem Inlande und mit Europa ist jedoch noch lange nicht Alles gethan, was unserer Küste Noth thut, um dieselbe an Oesterreich dauernd zu fesseln und aus ihr den Nutzen zu ziehen, welchen Handel und Verkehr zur See unzweifelhaft bieten.

Diese Küste blieb bisher vom Staate in ihrem größeren Theile nahezu unbeachtet, und wurde nur als unproductives Verwaltungsobject betrachtet. Sie stand demgemäß der Monarchie fremd gegenüber, und nur die Schifffahrt unter österreichischer Flagge erhielt in der Bevölkerung das Gefühl österreichischer Angehörigkeit. Weil aber die Interessen sie bisher nur wenig mit dem Herzen der Monarchie verbanden, so blieb dieses Angehörigkeitsgefühl immer ein sehr lockeres Band, und um so lockerer, als der italienisch redende Theil dieser Bevölkerung, ohne Verständniß der eigenen Interessen, sich den allgemeinen Tendenzen anschloß, welche

in Italien von Tag zu Tag mehr Boden gewinnen und aus leicht begreiflichen Gründen nach der österreichischen Küste verpflanzt wurden.

Zum Glücke hat die Bevölkerung der Küste einsehen gelernt, daß Oesterreich noch Männer besitzt, welche auch mit geringen Mitteln die Ehre unserer Flagge und das Besitzthum des Staates zu wahren befähigt sind, und die Schlacht von Lissa hat Sympathien wieder erweckt, die längst verklungen waren, seit die maritime Macht Italiens sich so bedeutend gestaltete, daß es der Bevölkerung unserer Küsten fast unmöglich schien, einen Angriff mit Erfolg abzuwehren.

Sollen aber diese Sympathien nicht erlöschen, so muß Oesterreich für ihre Erhaltung Sorge tragen, sie durch ein gemeinsames Interessenleben und in dem gemeinsamen Streben nach Einigung und nach Stärke und Macht gegen äußere Feinde unterstützen und fördern.

So lange indeß kein materielles Interesse vorhanden ist, welches die Monarchie zur Erhaltung der Küste nöthigt, so lange auf der anderen Seite diese Küste mit der Monarchie nicht in innigere Berührung kommt und durch diese Monarchie nicht nur vertheidigt wird, sondern auch ihren Wohlstand erringt, insolange ist die Verbindung beider nur eine ephemere, von den geringfügigsten äußeren Umständen abhängige, folglich zukunftslose Vereinigung.

Der erste Schritt zu einer nachhaltigen Verknüpfung beider Theile kann nur darin bestehen, daß die materiellen Verbindungen geschaffen werden, welche den Verkehr zwischen den Völkern erleichtern und die nationale Arbeit auf alle Theile der Monarchie je nach den Bedingungen ihrer Lage und ihrer Arbeitsfähigkeit gleichmäßig vertheilen.

An dieser Vertheilung nimmt aber die Küste, und insbesondere Dalmatien, den ihr gebührenden Stand nicht ein, denn sie entbehrt noch zum größeren Theil jener Beachtung, welche gemeinsame Interessen schaffen. Auf der anderen Seite ist ihr aber auch die eigene Existenz erschwert, denn selbst die natürlichsten und einfachsten Verbindungen mit ihrem nächsten Hinterlande, dem türkischen Gebiete (namentlich die Narenta, welche bis Metkovich an der türkischen Grenze leicht fahrbar gemacht werden könnte) sind in solchem Zustande, daß sie kaum die

Benennung Verbindungen verdienen, so daß von einem selbstständigen Verkehr Dalmatiens mit den nachbarlichen türkischen Provinzen kaum noch die Rede sein kann.

In dieser Beziehung ist aber der Nachtheil nicht nur ein localer, sondern ein die gesammte heimische Industrie und Schifffahrt treffender, denn da weder Bosnien noch die Herzegowina eine Handelsthätigkeit oder eine höhere Industrie besitzen und nur in zwei Orten, bei Kleck und bei Suttorina, unsere Küste durchschneiden, um das adriatische Meer zu erreichen, so sind wir naturgemäß zur Beherrschung der dortigen Märkte berufen. Diese Beherrschung wäre um so leichter zu verwirklichen, als jene Völker unsern Küstenvölkern stammverwandt sind und schon zur Zeit der Republik Ragusa daran gewöhnt waren, von der Küste ihre Bedürfnisse industrieller Natur gegen Naturproducte oder Halbfabrikate umzutauschen. Ja es besteht noch immer ein im Verhältniß zu den schlechten Verbindungen ziemlich reger Verkehr, der im Interesse beider Theile lebhafter gestaltet, d. h. von entsprechenden Communicationen unterstützt werden sollte.

Das türkische Reich in Europa drängt sich gegen Oesterreichs südwestliche Grenze wie ein Keil heran und trennt in mancher Beziehung das wirthschaftliche Leben Dalmatiens von der Monarchie ab. Die Culturzustände dieser angrenzenden türkischen Provinzen sind solcher Art, daß sie wenig von völliger Barbarei verschieden sind, ihre politische Angehörigkeit an das türkische Reich ist eine so lose, daß es nur einer inneren Bewegung oder eines äußeren Anstoßes bedürfte, um dieselben vom Verbande, in welchem sie gegenwärtig stehen, loszureißen.

Unfähig aber, sich selbst zu regieren, eines festeren Anhaltspunktes beraubt, um ein Gemeinwesen oder ein Reich zu bilden, würden diese Provinzen im Falle der Loslösung vom türkischen Reiche einer endlosen Anarchie entgegengehen und selbst den Anschein einer Ordnung, wie sie jetzt besteht (aber kaum diesen Namen verdient), einbüßen.

Bei dem Mangel an Communicationswegen, bei der Beschaffenheit ihres Landes, welches, gebirgig und rauh, in Thälern und Hochebenen getrennte Bevölkerungen einschließt, bei der Verschiedenheit der Glaubensgenossenschaften, deren Religion eine gänzlich andere Auffassung des Lebens und Wirkens bedingt — kann Bosnien und die Herzogowina in unserer Zeit es kaum

anstreben, von der türkischen Herrschaft sich zu trennen, ohne das eigene Land einer grauenvollen Verwüstung preiszugeben.

Es liegt nicht in Oesterreichs Interesse, solche Provinzen, so lange sie einer regelmäßig gestalteten Regierung unterworfen sind und sich als ruhige Nachbarn verhalten, an sich zu reißen, es könnte aber auch nicht stillschweigend zusehen, wenn entweder die eigenen Grenzen nicht geachtet oder die Herrschaft eines Volksstammes angestrebt würde, welcher weder die Fähigkeit noch das Recht beanspruchen kann, diese Provinzen seinem Besitze einzuverleiben, um unsern eigenen Besitz zu gefährden. In diesem Falle müßte Oesterreich sich der Aufgabe unterziehen, Bosnien und die Herzegowina an sich zu bringen, wenn es sich selbst nicht dem Verluste der österreichischen südslavischen Länder aussetzen wollte.

Sollte dies eintreten, so wäre es immerhin ein Unglück für Oesterreich, sich einer solchen Aufgabe zu unterziehen, denn es müßte die rohe Gewalt brauchen, um sich ein Land zu sichern, welches, so lange es nicht civilisirt wird, keinen Ertrag liefert und die Quelle von unzähligen Mißhelligkeiten sein würde.

Unter solchen Verhältnissen ist es für Oesterreich von Wichtigkeit, daß das türkische Reich aufrecht erhalten bleibe.

Nichtsdestoweniger ist der Fall wohl ins Auge zu fassen, in welchem die Türkei in Europa ihrer Auflösung entgegenginge. Es darf aber nicht unberücksichtigt bleiben, daß ernstliche Unruhen in Bosnien und der Herzegowina auf Kroatien und Dalmatien in solcher Weise rückwirken könnten, um durch viele Jahre eine militärische Besetzung dieser für uns sehr ungünstigen Grenzen nothwendig zu machen. Eine solche Besetzung wäre eine große Schwächung unserer Wehrkraft und um so gefährlicher, wenn dieselbe gleichzeitig in anderen Theilen des Reiches, an anderen Grenzen gebraucht werden sollte. Bei dieser Sachlage wird es also nothwendig sein, für solche Verkehrsmittel zu sorgen, welche uns erlauben, im Augenblicke der Noth rasch zur Vertheidigung unserer Interessen herbeieilen zu können, und noch vorbedachter würde es sein, wenn man sorgte, die jenseitigen Bevölkerungen schon jetzt in volkswirthschaftlicher Beziehung von Oesterreich abhängig zu machen.

Unsere Aufgabe ist es, die Träger der Cultur in jenen Ländern zu sein. Da indeß die geistige Entwicklung von der physischen Lebensfähigkeit und Lebensweise abhängig ist, diese

nicht vernachlässigt werden darf, ohne die erstere zu schädigen, und weil die materielle Arbeit die erste Grundlage geistiger Thätigkeit ist, so müssen wir vor Allem dahin wirken, daß diese uns fremden Völker das materielle Wohlsein und den Fortschritt in ihrem Erwerbe, uns, unserer Cultur und Sitte, unserer Thätigkeit verdanken.

Wir können auf dieselben umso eher einwirken, als sie, wie gesagt, durch Sprache und selbst durch Sitten wenig oder gar nicht von den österreichischen Südslaven verschieden sind und als sich naturgemäß ein Band um beide schlänge, wenn Oesterreich der Vermittler ihres größeren Wohlstandes sein würde.

Möge dann die Zukunft des türkischen Reiches in Europa sich wie immer gestalten, wir hätten neben uns Provinzen, die vorläufig volkswirthschaftlich erobert, und die, wenn ihr Anschluß unvermeidlich, für uns keine Last wären.

Umklammern wir sie daher mit eisernen Armen und lassen wir Blut und Leben in einen Organismus hinüberfließen, der eine Vervollständigung unseres volkswirthschaftlichen Körpers sein kann, ohne daß es nothwendig oder wünschenswerth wäre, ihn auch politisch an uns zu bringen.

Das scheint uns eine vorsichtige Politik der Zukunft zu sein, die besonnen und ruhig den Fortschritt und die Interessen von Völkern fördert, welche sich die Hand bieten müssen zu gemeinsamem Vortheil. Eine solche Politik ruft keine diplomatischen oder sonstige ernstere Conflicte hervor, sie bedingt aber, daß man die äußeren Angelegenheiten auch vom national-ökonomischen Standpunkte erörtere und dem Interessenleben der Völker die umfassendste Sorgfalt widme.

IV.

Oekonomisch-politische Einheit.

Vom politischen Standpunkte aus betrachtet, scheint die Aufgabe, welche in der österreichischen Handelspolitik zu lösen ist, dadurch schwieriger geworden zu sein, daß man Oesterreich in zwei Theile getheilt hat und der Ausgleich mit Ungarn in solcher Weise zu Stande gekommen ist, daß die äußere Politik von dem Einflusse der materiellen Interessen unberührt bleibt, daß die national-ökonomische Frage von der politischen getrennt wurde.

Während nämlich die äußeren Angelegenheiten, das heißt der Wirkungskreis des Ministers des Aeußern, wie er ehemals

vor dem Ausgleiche bestand, einem gemeinsamen Reichsministerium überlassen blieben, wurden die Handelspolitik, das Verkehrswesen zur See und zu Lande gleich den innern Angelegenheiten der Länder zwei Handelsministerien zugetheilt, welche natürlich mehr die inneren Interessen als die äußeren Angelegenheiten des Handels berücksichtigen, und mit der Politik des Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten nur in loser Verbindung stehen, auf dasselbe nicht einheitlich wirken, folglich den Außenhandel nicht in dem Maße vertreten können, wie es eine gesunde Interessenpolitik erfordern würde.

Diese hängt nunmehr in größerem Maße nur von der Persönlichkeit des Ministers des Aeußern ab, der ohne materielle Hilfe von Seite der handelspolitischen Behörde, außer Berührung mit denjenigen Organen, welche zunächst die Kenntniß der Bedürfnisse des Innern besitzen und die Anforderungen des Verkehrslebens im Einzelnen wie im Ganzen kennen sollen und zu stellen haben — nicht im Stande sein kann, mehr denn eine persönliche äußere Politik zu verfolgen.

Durch die Trennung des Reiches in zwei abgesonderte volkswirthschaftliche Gebiete entwickeln sich naturgemäß eigene und verschiedenartige Interessen. Diese könnten sich nun früher oder später feindlich gegenüberstellen und die Tendenz zur Trennung in zwei abgesonderte Staaten fördern, welche letztere aber für sich allein weder die Kraft noch die Mittel zum Widerstande besitzen würden, um sich in größerem Maße entwickeln zu können.

Wer nur immer mit leidenschaftslosem Blicke die geographische Gestaltung beider Theile der österreichischen Monarchie betrachtet, wer die Bevölkerungen kennt, aus welchen beide zusammengesetzt sind, wer endlich die Grenzen ins Auge faßt, welche beiden Theilen zufallen — wird nicht einen Augenblick darüber in Zweifel sein können, daß eine volkswirthschaftliche und noch mehr eine politische vollständige Trennung derselben einem Verfalle beider Theile gleichkäme.

Was Ungarn anbelangt, so wird es sich gewiß reiflich überlegen, welche Zukunft ihm vorbehalten bliebe, wenn es, sich selbst überlassen, dem slavischen Elemente preisgegeben wäre, welches den größten Theil seines Gebietes umgibt und bevölkert, und nur Rohheit und Barbarei über ein Land zu bringen vermag, das schon seit Jahrhunderten darnach strebt, sich europäische Cultur

und europäiſche Sitten zueigen zu machen, und vielleicht nur aus dem Grunde noch zurückgeblieben iſt, weil die Berührung mit uncivilisirten Völkern längs ſeiner öſtlichen und ſüdlichen Grenzen das Vordringen der Civiliſation ungemein erſchwerte.

Daß dieſe Civiliſation nur von Nordweſt eindringen könne, dürfte nicht zu bezweifeln ſein; daß es gegenwärtig einigen Millionen noch möglich ſein könne, aus ſich ſelbſt eine Cultur zu entwickeln, zu welcher es in der übrigen Welt die Arbeit der zehnfachen Zahl durch Jahrhunderte bedurfte, kann nur ein beſchränkter Geiſt glauben.

Eine volkswirthſchaftliche Thätigkeit und die Verwerthung der Arbeit iſt jedenfalls nur in den Wechſelbeziehungen mit civiliſirten Völkern zu erwarten, insbeſondere für ein Land, welches vorzugsweiſe auf der Grundlage agricoler Production ſteht.

Dieſe Wechſelbeziehungen müſſen ſolcher Art ſein, daß ein Austauſch leicht möglich, und daß mit ihm gleichzeitig für die Bildung des eigenen Volkes Elemente der Cultur gewonnen werden. Das kann aber nur in Berührung mit ſolchen Nebenvölkern der Fall ſein, welche den Bedingungen des Verkehres zu genügen im Stande ſind, denn nur die materielle Berührung der einzelnen Menſchen, der Austauſch ihrer Güter und ihrer Ideen im Einzelnen, vermögen den Bedürfniſſen des Detailverkehrs und der geiſtigen Entwicklung zu genügen, nicht die theoretiſchen Anſchauungen, welche die höher gebildeten, reicheren Claſſen im Auslande gewonnen oder vom Auslande ſich angeeignet haben und die niemals im Volke die gehörigen Anhaltspunkte finden und Wurzel ſchlagen können.

Was ſoll Ungarn im Contacte mit den Bewohnern der Moldau, der Walachei oder Serbiens und Bosniens für Vortheile für ſich und für ſeine Bevölkerungen erlangen? Welche Wechſelbeziehungen geiſtiger oder materieller Natur ſollen ſtattfinden? Keine, oder nur für Ungarn ſelbſt nachtheilige! Von den Völkern, welche das ungariſche Gebiet begrenzen, ſind nur die an ſeinen nordweſtlichen Grenzen, dem übrigen Oeſterreich angehörigen, diejenigen, welche die ungariſchen Länder im Contact mit der Civiliſation und mit dem Verkehrsleben erhalten können.

Was iſt natürlicher, als die innige Verbindung mit dieſen Völkern, die nun ſo viele Jahrhunderte mit den ungariſchen Ländern zuſammengehört haben, und mit welchen Bande der

Verwandtschaft und Wechselbeziehungen bestehen, die bis ins Einzelne verfolgt werden können? Mit diesen Völkern bildet Ungarn ein volkswirthschaftliches Gebiet, das mächtig genug ist, um sich die Beachtung der ganzen Welt zu erringen; von ihnen getrennt, sinkt es in volkswirthschaftlicher Beziehung herab zu einem Lande, das ausgebeutet werden, aber niemals eine selbstständige Stellung erringen kann. Wir hätten den Wunsch nach einer einfachen Personalunion begreifen können, nicht wenn wir den Nutzen, wohl aber das nationale Gefühl, den Ehrgeiz, den Selbstständigkeitstrieb der Magyaren berücksichtigen. Wir könnten aber unmöglich den Wunsch nach Absonderung der materiellen Interessen von dem übrigen Oesterreich begreifen, und wir glauben, daß eine volkswirthschaftliche Einigung zwischen beiden Völkern ein Bedürfniß, eine naturgemäße Nothwendigkeit ist, die sich unter jedem Verhältniß der Zusammengehörigkeit oder der Trennung fühlbar machen muß, und welche jeder wirkliche Staatsmann, dem das Wohl seines Landes am Herzen liegt, jenseits und diesseits der Leitha anstreben soll.

Wir von unserem Standpunkte legen auf eine Einigung in dieser Richtung einen größeren Werth als auf andere Angelegenheiten, welche man als gemeinsam angenommen, wiewohl man sie nun wieder zu zerreißen bestrebt ist, und wir glauben, daß den Delegationen ein viel wichtigeres Feld der Debatte und des wohlthätigen Einflusses auf die Zukunft Ungarns und Oesterreichs zuerkannt würde, wenn dieselben die äußere Politik in Verbindung mit denjenigen Angelegenheiten des Handels und Verkehrs behandelten, welche das gemeinsame materielle Wohl beider Theile betreffen und zur Handhabung einer Interessenpolitik nach Außen führen können. Es bleibt noch genug für die Landeshandelsministerien übrig, um im Innern die landwirthschaftlichen und industriellen Bedingungen des Wohlstandes und der Befriedigung der Völker herzustellen, wenn man von ihrem Wirkungskreise auch alle diejenigen Angelegenheiten trennte, welche in das Bereich der äußeren Angelegenheiten gehören und die das Ministerium des Aeußern befähigen, eine Interessenpolitik zu befolgen, wie dieselbe heutzutage bei dem so sehr entwickelten Verkehrsleben zwischen civilisirten Völkern zur unabweisbaren Nothwendigkeit geworden ist. Die Zeiten einer dynastischen Politik sind vorüber, und sie ist nunmehr nur auf unnatürliche Weise aufrecht zu erhalten. Wenn man

aber ſtatt einer dynaſtiſchen Politik die perſönliche eines Miniſters ſetzt, welcher, wenn auch dem Namen nach, dennoch keiner eigentlichen Verantwortlichkeit den Delegationen gegenüber unterworfen iſt, ſo iſt dies das ſchlechteſte Syſtem, welches gewählt werden kann, um die Freiheit im Innern mit den äußeren Beziehungen in Einklang zu bringen. Wir ſind zudem der Meinung, daß ein Eingreifen der Delegationen in die äußere Politik nur eine theoretiſche Wichtigkeit hat, nur ein blendender Schein iſt, ſo lange die Delegirten auf diejenigen Angelegenheiten keinen Einfluß ausüben, welche die äußere Politik beſtimmen ſollen: unſere gemeinſamen materiellen Intereſſen.

Wir können uns in der That keine andere Vorſtellung einer geſunden äußeren Politik machen, als jene, deren Ziele zum Vortheile der geſammten Monarchie gereichen ſollen, denn auch hier gilt der Satz, daß die äußere Politik mit den Intereſſen der Völker des Geſammtſtaates im Einklange ſtehen muß, und daß nicht dieſe Völker der äußeren Politik eines Mannes, und ſei es auch der genialſte Sterbliche, dienen dürfen. Das praktiſche Leben der Bevölkerungen hüben und drüben erfordert es alſo mehr denn je, daß in dieſer Richtung eine Vereinbarung ſolcher Art getroffen werde, daß davon praktiſche Reſultate erwartet werden dürfen, die aus allen bisher aufgeſtellten Verſprechungen und Grundſätzen nicht hervorgehen können, welche letzteren nur zu einem Chaos von Anſichten und Verhandlungen führen, die ſchließlich eine Erſchlaffung der geiſtigen Thätigkeit nach beiden Seiten hin zur Folge bilden muß.

Wird aber ein praktiſches Reſultat angeſtrebt, ſo kann es nur darin zu ſuchen ſein, daß diejenigen Angelegenheiten einer gemeinſamen Behandlung zugewieſen werden, welche nach außen hin gemeinſame Zwecke verfolgen und der Monarchie jene volkswirthſchaftliche, materielle Kraft verleihen, um den Stürmen der Zeit widerſtehen und den Wohlſtand ihrer Bevölkerung begründen zu können.

So lange dies nicht geſchieht, werden wir immer einem unfertigen Zuſtand gegenüberſtehen, welchen die leiſeſte Störung der öffentlichen Ruhe gänzlich vernichtet. Wenn aber dieſer unfertige Zuſtand noch lange andauert, ſo wird deſſen Regelung um ſo ſchwieriger werden, je mehr die localen Verhältniſſe die ſelbſtſüchtigen Zwecke einzelner Parteien erſtarken laſſen. Es kann

das zu einem Ende führen, welches für beide Theile gleich verderbenbringend sein würde.

Da nun ein eigenes Ministerium für gemeinsame Handelsinteressen nicht vorgesehen ist, so bleibt, um gemeinsame volkswirthschaftliche Interessen zu vertreten, nur entweder das gemeinsame Finanzministerium übrig, welches ohnehin keinen entsprechenden Wirkungskreis hat und einer Sinecure vergleichbar ist, oder das Ministerium des Aeußern. Welches von beiden dieselben besorgen soll — ist für unsere Anschauung ziemlich gleichgiltig, gewiß ist es aber, daß das gemeinsame Reichsministerium ein Organ besitzen muß, dem diese volkswirthschaftlichen Angelegenheiten zugewiesen werden, und welches in steter Berührung mit dem Ministerium des Aeußern bleiben muß, um diesem letzteren die Grundlage zu seiner Thätigkeit nach außen zu bieten. Die gegenwärtig bestehende Section der Reichskanzlei reicht für diesen Zweck wohl nicht aus.

Es ist hier nicht der Ort, um die Organisation eines solchen Handelsamtes des gemeinsamen Reichsministeriums zu besprechen, dessen Wichtigkeit eine größere ist, als allgemein in der jetzigen Zeit theoretischer Anschauungen und geistiger Gährung angenommen wird. Sie kann vielfach verschieden aufgefaßt und ins Leben gerufen werden, sie muß aber unserer Ansicht nach zu Stande kommen, soll die materielle Wohlfahrt, ja die Integrität der Monarchie nicht gefährdet werden.

Ueberfluß an Feiertagen.

(1868.)

„Geht an Euer Gewerbe! Es iſt ein übles Zeichen, wenn Ihr an Werktagen feiert.“ Dieſe Worte, die in Goethe's Trauerſpiel Graf Egmont an die Bürger von Brüſſel richtet, ſind ſchon wiederholt auch den Bürgern Oeſterreichs zugerufen worden. Leider aber bis jetzt mit wenig Erfolg. Und doch wäre in der Beſchränkung der abuſiven Feiertage ein einfaches und ſofort rentables Mittel gefunden, die Arbeitsleiſtung und den Erwerb aller derer zu ſteigern, welche überhaupt arbeiten wollen.

Die große, überflüſſige Menge der Feiertage ſtammt direct aus der Feudalzeit und der Periode der Leibeigenſchaft. Damals waren möglicherweiſe die Feiertage ſogar eine Wohlthat für die gezwungenen Arbeiter, die nicht für ſich arbeiteten. An ſolchen Tagen waren ſie frei von Frohnden und Robot; die Fleißigen ruhten daher wahrhaft oder verwendeten die freie Zeit für ſich und ihren Haushalt, und wenn die Trägen faullenzten, wie heutzutage auch, ſo war doch der Verluſt bei der extenſiven Wirthſchaft einer faſt ausſchließlich ackerbauenden Bevölkerung nicht ſehr empfindlich und wurde von den reichen Grundbeſitzern getragen.

In der Neuzeit hat ſich all dies geändert. Neben der Landwirthſchaft ſind zahlreiche Gewerbe und Fabriken entſtanden, und es braucht der moderne intenſive Landbau nicht nur doppelt und dreifach ſo viel Arbeit als früher, ſondern es müſſen auch die Arbeiter in den meiſten Gewerben und in allen Fabriken ſtets arbeiten, um zu verdienen und um leben zu können. Auf Taglohn oder Stücklohn geſtellt, erwerben ſie nichts, wenn ſie nicht arbeiten. In der Feudalzeit war es allgemein (wie heute bei dem Geſinde noch theilweiſe), daß Feiertage auf Koſten der Herrſchaft gingen, heute gehen ſie durchwegs auf Koſten der Arbeiter ſelbſt. Damals waren ſie vielleicht Wohlthat, heute ſind ſie oft Plage. Das ſind ſehr große Unterſchiede, wodurch die geſetzgeberiſchen Motive für die weltlichen wie geiſtlichen Behörden in Bezug auf den Fortbeſtand gewiſſer Feiertage gar ſehr geändert ſein dürften.

Oder wäre es etwa das Intereſſe der Religion, welches die Erhaltung der zahlreichen Feiertage fordert? Erfahrungsmäßig iſt es gerade die Moralität der arbeitenden Claſſen, welche durch die zur Erholung nicht nothwendigen Feiertage am meiſten leidet, und

es braucht wohl nicht statistisch nachgewiesen zu werden, daß die größere Anzahl von Verbrechen und Vergehen gegen Zucht und Ordnung an den Feiertagen oder in Folge derselben begangen werden. Aus diesem Grunde läge es im Interesse der Religion, zahlreiche Feiertage abzuschaffen, welche mehr den Wirthshäusern und den sinnlichen Genüssen als der Kirche gelten und demgemäß auch das sittliche und religiöse Gefühl des Volkes untergraben. An solchen Tagen wird Geld und Kraft in schädlicher und unproductiver Weise vergeudet, die Verarmung des Volkes gefördert und das Familienleben zerstört.

In Oesterreich werden außer 52 Sonntagen durchschnittlich mindestens noch 18 Festtage gefeiert. Von diesen letzteren ist der Oster- und Pfingstsonntag bereits in der Zahl der Sonntage inbegriffen, daher wir außer 52 Sonntagen noch 16 Feiertage, zusammen also 68 Festtage haben. Rechnet man diese werklosen Tage von den 365 Tagen des gewöhnlichen Jahres ab, so bleiben 297 Arbeitstage. Von den speciellen Landesfeiertagen und anderen abgesehen, wird demnach in Oesterreich nicht sechs Tage lang gearbeitet und am siebenten geruht, sondern es kommt bereits auf $4\frac{3}{8}$ Tage Arbeit ein ganzer Tag Ruhe. Wenn man nun den Productionswerth eines Arbeitstages in Oesterreich beiläufig auf 12—15 Millionen anschlägt, so kann man leicht bemessen, wie theuer uns unsere überschüssigen Feiertage, die man in vielen anderen katholischen Ländern nicht kennt, zu stehen kommen. Wie aber Herr G. Leonhardt in einem im niederösterreichischen Gewerbevereine abgehaltenen Vortrag sehr richtig bemerkt hat, macht sich der ungünstige Einfluß der vielen Feiertage auch in Betreff der Arbeitslöhne geltend. Denn der Arbeiter muß, um sein Leben zu fristen, von seinem Taglohn täglich einen Theil zurücklegen, um davon am Feiertage leben zu können. Naturgemäß wächst diese zurückzulegende Summe mit der Anzahl der Tage, für welche er sorgen muß, so daß ein Arbeiter, dessen Taglohn sich auf 90 Kreuzer beziffert, bei 52 Sonntagen einen Taglohn von 105 Kreuzern, bei 68 Sonn- und Feiertagen aber einen Taglohn von 110·6 Kreuzern, also um $5\frac{1}{3}$ % mehr wird beanspruchen müssen. Es leidet daher die Arbeit in doppelter und dreifacher Beziehung, weil sie einerseits geringer ist, als sie sein könnte, andererseits theurer, als sie zu sein brauchte, und endlich wegen der häufigen Unterbrechungen der regelmäßigen Arbeitsgewohnheiten und wegen der Nachwirkung

der Feiertage auf den folgenden Tag hinüber einer Vollkommenheit entbehrt, die nur bei Anwendung gesunder und frischer Kräfte des Geistes und des Körpers erreicht wird.

Es bedarf wohl keines besonderen Beweises, daß ein sittlich herabgekommenes Volk, welches zudem weniger arbeitet, mit anderen Völkern, welche diesen Uebelständen im geringeren Grade unterworfen sind, in der Erzeugung und Verwerthung von Gegenständen nicht concurriren kann, und daß es somit in eine Abhängigkeit kommen muß, welche trotz aller politischen Freiheit im Innern, seiner Stellung unter den civilisirten Völkern das traurige Gepräge der Unselbstständigkeit aufdrückt. Vermehrte und vollkommenere Arbeit führt zu vermehrtem Wohlstande, zu Macht und Einfluß, und es ist die heiligste Pflicht der Regierung wie jedes Vaterlandsfreundes, dahin zu wirken, daß dem Volke wie jedem Einzelnen im Staate die Möglichkeit geboten werde, die ihm vom Schöpfer verliehenen Kräfte zum Wohle des Ganzen auszunützen und zu verwerthen.

Wenn aber diese Sätze richtig sind und Abhilfe dringend nothwendig erscheint, so befürworten wir nur solche Maßregeln, welche sofort in Fleisch und Blut übergehen, denn der geschriebenen Gesetze und papierenen Verordnungen haben wir schon genug. Sonst ergeht es hiemit gerade so wie mit den 23 Feiertagen, welche schon vor zwei oder drei Menschenaltern abgeschafft wurden, aber heute noch vom Landvolke in manchen Gegenden gefeiert werden. Der Secretär der landwirthschaftlichen Gesellschaft in Steiermark hat folgende Berechnung angestellt: Ein Arbeiter kostet dem Landmanne täglich mindestens 50 Kreuzer. Steiermark enthält 532.700 Joch Ackerland und 427.000 Joch Wiesen, und da für 100 Joch Acker und Wiese wenigstens 17 Arbeiter erfordert werden, so sind in Steiermark 163.200 Menschen mit Landbau beschäftigt. Da nun diese 163.200 Menschen an jenen 23 sogenannten Bauern-Feiertagen nichts arbeiten, so kommen die Letzteren dem Lande Steiermark allein auf nahe an 2 Millionen Gulden jährlich zu stehen.

So sieht es mit Gesetzen aus, die nicht von einer durch Bildung veredelten Volksüberzeugung getragen werden und zu deren Verwirklichung nicht alle berufenen Factoren energisch zusammenwirken! Oder wäre in dieser Beziehung alles Erforderliche geschehen? In der 44. Versammlung der steiermärkischen Landwirthschafts-

Gesellschaft hielt der Pfarrer von St. Marein, Herr U. Prach, einen Vortrag, worin er erwähnte, es sei vom Ordinariat Seckau laut Currende vom 19. Februar 1867 den Pfarrämtern auf das strengste aufgetragen worden, gegen die sogenannten Bauern-Feiertage zu wirken, und eine Weisung im gleichem Sinne sei von der Statthalterei an die Bezirksämter ergangen; allein die Gemeindevorsteher hätten nichts gethan, um diesen Verordnungen gerecht zu werden, und so liege die Entscheidung in der Hand der Arbeitgeber. Allein, wenn wir gleich der Ansicht sind, daß den Pfarrern abgesehen von den säumigen Gemeindevorstehern, welche oft selbst Wirthe sind, noch immer Mittel zu Gebote stehen, um durch Belehrung das Volk ihrer Gemeinde den höheren Anordnungen fügsamer zu machen; wenn wir auch glauben, daß ein kleiner Theil jenes Eifers, den sie bei manchen anderen Gelegenheiten an den Tag legen, genügen würde, um mindestens den bessern Theil der Bauern zu überzeugen, daß sie mit Feiern der abgeschafften Festtage gegen die Gebote des Staates und der Kirche wie auch gegen ihr eigenes Interesse handeln — so müssen wir denn doch auch bekennen, daß ein derartiger Zustand der Dinge ein betrübender ist und einige Ursache zur Besorgniß gibt, daß eine weitere Verminderung der Feiertage bei dem Landvolke eben so wenig Erfolg haben wird, als die bereits vollzogene.

Der Regierung möchten wir daher anempfehlen, ihr Augenmerk darauf zu richten, daß es nicht genügt, von Zeit zu Zeit Verordnungen zu erlassen, welche den Unterbehörden ihre Pflicht in Erinnerung bringen, sondern daß Mittel anzugeben und Maßregeln zu treffen sind, damit die ausführenden Behörden direct eingreifen wo es noththut und wo es das Wohl des Staates gebieterisch erheischt. Insolange an abgebrachten Feiertagen in den Dorfkirchen Hochämter und größere Feierlichkeiten gestattet werden, insolange die Gemeindevorsteher, vielleicht auch andere Beamte, sich an der Begehung eines Feiertages, der nicht mehr besteht, betheiligen, insolange der Unfug aufrecht erhalten bleibt, daß die Wirthshäuser auf dem Lande bis tief in die Nacht besucht bleiben können, ist wohl auf eine Aenderung der Sinnesart beim Landvolke nicht zu hoffen.

Was die betheiligte Bevölkerung selbst betrifft, so dürften Taglöhner noch am ehesten einer Besserung zugänglich sein, weil ihnen ein Arbeitsausfall auch einen Einkommensausfall bringt.

Der Sitz des Uebels ist daher bei den Bevölkerungsclassen zu suchen, welche in Jahres- oder Monatslohn stehen, und hier sollten sich einsichtsvolle Arbeitgeber vertragsmäßig bei Aufnahme des Gesindes zu einem etwas höheren Lohne bereit erklären, für den Fall, daß dasselbe an den abgeschafften Feiertagen arbeitet. Mögen die Arbeitgeber diese Sache ernst nehmen und bedenken, daß ihre Klagen über hohen Steuerdruck u. s. w. des rechten Eindruckes verfehlen, so lange noch Uebelstände wie die erwähnten fortdauern.

Die Nothwendigkeit der Entwicklung der Communications-Wege. *)

(1867.)

Die Frage der Vicinalwege, welche in Frankreich nunmehr als Dämpfer anderer Fragen an die Tagesordnung gesetzt wurde, hat die Runde durch alle unsere Tagesblätter gemacht, und wurde mehr oder weniger dazu benützt, um zu zeigen, wie die französische Regierung, d. h. Kaiser Napoleon unablässig bemüht ist, durch Berücksichtigung der unmittelbarsten materiellen Interessen Frankreichs die Meinung der Bevölkerung auf andere Bahnen zu lenken und von Aufregungen ferne zu halten, welche von den politischen Schachzügen der Gegenwart und von den Mißerfolgen einer Politik herrühren, deren Grundlagen, von vornherein verwerflich, zu einem verfehlten Resultate führen mußten.

Wir haben das Alles in unseren Blättern gelesen und werden es wahrscheinlich bei einer anderen Gelegenheit wieder zu lesen bekommen; dabei dürfte auch allenfalls die Ueberzeugung gewonnen werden, daß die materiellen Interessen allerdings die größere Masse des Volkes zunächst berühren und von Agelegenheiten ablenken müssen, die zwar große Wichtigkeit für den Staat und dessen Regierung besitzen, welche aber dem besitzenden und arbeitenden Menschen nicht so nahe liegen, wie solche, deren Bedeutung er sofort durch eine kleine Rechnung zu Gunsten seines Säckels constatirt. Wir denken uns dabei, daß die Franzosen es gerne zulassen, wenn mindestens ihr materielles Wohl gefördert wird, und daß sie im Angesichte des zu erwartenden individuellen Gewinnes vor der Hand annehmen, daß die Mittel den Zweck, wenn nicht heiligen, denn doch erträglich machen. Dabei lassen wir es aber bewenden, legen das Blatt aus der Hand und kümmern uns weder um die Franzosen, noch um die Vicinalwege. —

Vom wirthschaftlichen Standpunkte ist es indeß zu bedauern, daß unsere Regierung von keinen solchen Verlegenheiten in die Enge getrieben zu sein wähnt, wie die französische, daß sie also zu keinen solchen Hilfsmitteln und Maßregeln greift, welche, wenn schon die Sachlage nicht geändert werden kann, mindestens das

*) Aus dem „Wochenblatt der k. k. steiermärkischen Landwirthschafts-Gesellschaft".

materielle Wohl der Bevölkerung fördern und dieſe letztere nach mancher Richtung hin beſchwichtigen könnten.

Es gäbe gleichwohl auch bei uns manchen ſchwarzen Fleck zu verdecken, manchen ſteilen Pfad mit grünem Laub zu bepflanzen, damit ſich die zu erklimmende Höhe freundlicher geſtalten könnte und ſolche Anhaltspunkte gewinnen laſſen, wo man im Schatten auszuruhen und gekräftigt weiterzuklettern vermöchte. Aber daran ſcheint Niemand bei uns zu denken, und wenn daran gedacht wird, handelt man nicht, oder wenn man handelt, ſo iſt es entweder zu ſpät oder man kommt vor Berathungen, Zweifeln und Wünſchen gar nicht zum Ziele.

Die Vicinalſtraßen Frankreichs laſſen uns ſo kalt und gleichgiltig, als wären ſie bei uns in Hülle und Fülle vorhanden, als hätten wir es nur mit der Politik zu thun, welche die Vicinalwege in den Vordergrund zieht, um Frankreich und vielleicht ganz Europa zu beruhigen; keineswegs mit Straßen und Communicationen überhaupt, auf welchen man gut und ſchnell fahren und die Arbeit verwerthen kann, die zu Tage gefördert werden möchte, wenn dieſe Straßen wirklich vorhanden wären, welche aber nicht geleiſtet wird, weil die dadurch geſchaffenen Werthe, durch den Transport belaſtet, aufhören, lohnende Werthe auf dem Markte zu ſein.

Wir ſitzen hier in Mitte eines herrlichen Landes, von jeher von einer der wichtigſten Handelsſtraßen, heutzutage aber von einer Eiſenbahn durchzogen, welche den größten Abſatzort und Markt der Monarchie mit dem wichtigſten Hafen derſelben verbindet.

Eine zweite Eiſenbahn iſt im Bau, welche, ſobald ſie vollendet, neues Leben dem Weltverkehre verleihen wird, übrigens jetzt ſchon Tauſende von Menſchen beſchäftigt und ernährt, unſere ins Stocken gerathene Hauptinduſtrie zu neuer Thätigkeit geweckt hat und die bis zu einer apathiſchen Verzweiflung geſunkene Bevölkerung wie mit einem Schlage wieder aufrichtete. Eine andere wichtige Bahn iſt ebenfalls im Bau, welche unſere Eiſenwerke und Fabriken überhaupt mit guter Kohle verſehen wird, Fünfkirchen mit der ungariſchen Donau uns nahe rückt und auf praktiſchem Wege zu einem Ausgleich zwiſchen Völkern beitragen wird, welche auf den gegenſeitigen Austauſch ſo ſehr angewieſen ſind, wie die Oeſterreicher und Ungarn.

Ausſichten ſind alſo genug vorhanden, um den Erfolg einer Thätigkeit zu ſichern, welche nur möglich gemacht werden und die

ganze Bevölkerung durchdringen muß, soll uns gründlich geholfen werden. Denn der Reichthum eines Landes besteht nicht in den Schätzen seines Bodens, sondern in der Anzahl von Kräften, welche eine verwerthbare Arbeit leisten. Die Verwerthung dieser Arbeit muß aber in dem Bereich der Möglichkeit liegen, sie darf nicht gehindert werden durch widersinnige Gesetze oder durch den Mangel an solchen Verkehrswegen, welche den Transport zum Markte oder zum Absatzorte mit dem geringsten Verluste an Kraft und Zeit bewirken sollen.

Der „Moniteur der materiellen Interessen Frankreichs" sagte unlängst bei Besprechung der Vicinalbahnen: „Wenn ein Volk groß sein will, so müssen seine Communicationswege entwickelt sein. — Nur die Straßen, die Flüsse und Canäle sind im Stande dem Monopol der Eisenbahnen ein Gleichgewicht zu geben", — oder vielmehr die Eisenbahnen zu dem zu gestalten, was sie sein sollen: die Pulsadern des Verkehrs, den sie aufzunehmen bestimmt sind, gleich den großen Strömen, welche nur dadurch groß sind, daß sie die Gewässer aller zu ihnen gehörigen Thäler in sich aufnehmen, noch ehe die Verdunstung sie aufgezehrt hat. — Was fließt aber zum Beispiel der bestehenden Südbahn zu? Verhältnißmäßig wenig, und wir befürchten sehr, daß eine eingehende Beleuchtung der Zuflüsse beweisen würde, daß gar vieles in Dunst aufgeht.

Es wäre überflüssig, den Bewohnern unserer Länder den faktischen Beweis zu liefern, daß ihre Straßen nicht gut genug sind, daß sie aber an Landes- und Communalstraßen keinen Ueberfluß haben und deren noch einige bedürften, und daß Brücken und gesicherte Uebergänge gar sehr im Argen liegen. Würde jedoch die Bevölkerung von der Ueberzeugung durchdrungen sein, daß sie bessere, directere und vermehrte Verkehrswege braucht, würde dieser Ueberzeugung durch ihre Vertreter am Landtage energischer Ausdruck gegeben, so wäre nicht zu zweifeln, daß wenigstens Projecte eines Landstraßen-Netzes ausgearbeitet und öffentlich besprochen werden möchten, für deren Verwirklichung die Mittel nach und nach herbeigeschafft werden könnten. Der Landstraßenbau, nach einem rationellen Systeme durchgeführt, gewährte auch den Vortheil, daß davon Straßenbauten ausgeschlossen blieben, welche nur im Interesse Einzelner, nicht in jenem der Bevölkerung zuweilen zu Stande kommen. Daß übrigens ein wohldurchdachtes Straßennetz auch dessen Erhaltung im guten Stande voraussetzt, versteht sich

von ſelbſt, ſonſt könnte das zum Bau verwendete Capital ſeine vollen Zinſen nicht tragen und wäre zum Theile vergeudet worden.

Wenn ein Mann mit einem Pferde auf einer guten Straße das zu leiſten vermag, was er mit zwei Pferden auf einer unſerer jetzigen Landes- oder Gemeindeſtraßen kaum in guter Jahreszeit vollbringt, ſo ſollte man meinen, daß er entweder ein Pferd erſparen oder den doppelten Dienſt, alſo auch vermehrten Gewinn, von ſeinen beiden Pferden erwarten darf. Daß er aber an Mauthen — welche leider noch immer und nicht ſelten für ſchlechte Straßen und Brücken gezahlt werden — und an Ausbeſſerungen ſeines Wagens verhältnißmäßig erſparen müßte, dürfte vorauszuſetzen ſein.

Würden die Straßen des Landes, ſtatt in Schlangenwindungen ſich zu bewegen, direct nach den Hauptorten des Verkehres geführt werden, wogegen Gemeindeſtraßen die einzelnen Ortſchaften mit der Landesſtraße verbinden; würden Steigungen vermieden werden, welche oft, ohne weiteren Vortheil zu gewähren, eine Vorſpann erheiſchen, oder die Pferde übermäßig in Anſpruch nehmen, um einen beladenen Wagen darüber hinweg zu ziehen, ſo könnte ein umſo größerer Vortheil erzielt werden, als hier wie überall Zeit — Geld bedeutet.

Wenn endlich die Stationen der Eiſenbahnen auf ſolchen guten und gut erhaltenen Straßen leicht, auf directem Wege und mit verhältnißmäßig geringen Koſten überall zu erreichen wären, ſo würde vielleicht mancher Grundbeſitzer oder Fabriksinhaber mehr Waare dahin bringen und Erzeugniſſe verwerthen, die er früher nicht erzielt, oder wenn dies der Fall war, ſelbſt aufzehren oder verwenden mußte, wenn er dieſelben nicht unter dem Werthe oder mit unzulänglichem Gewinne verſchleudern wollte.

Der Kaufmann oder Krämer und ſomit die ganze Bevölkerung würden Gegenſtände des Lebensbedarfes, der Bequemlichkeit, des Luxus oder des geiſtigen Verkehrs wohlfeiler, ſchneller und überhaupt leichter beziehen, wodurch ein Austauſch von Werthen gefördert werden könnte, welcher die eigentlichſte Grundlage jedes Verkehrs und Handels im Großen wie im Kleinen iſt. — Die Beſitzer von Pferden, welche ſich durch die Eiſenbahnen ſo ſehr beeinträchtigt fühlen, würden bald die Erfahrung machen, daß es bei uns auch richtig iſt, wenn man behauptet, die Eiſenbahnen hätten eine Vermehrung ſtatt eine Verminderung der Pferde zur Folge. Für andere

Länder mit guten Straßen und einem entsprechenden Netze derselben ist das auch thatsächlich der Fall.

Endlich beklagt man bei uns mit Recht, daß man im Durchschnitt den Landbau so betreibe, als existirten keine Communicationen als hätte man sich mit Allem, was zum Leben noth thut, selbst zu versorgen, und an einen Ueberfluß der Erzeugung nicht zu denken. — Der Bauer baut seinen Weizen, seinen Hafer, seinen Kukuruz u. s. w., wenngleich sein Grund und Boden Besseres zu leisten vermöchte, und was mehr ist, wenn auch mancher dieser Artikel ihm im Grunde theurer zu stehen kommt, als würde er denselben auf dem Markte oder in der Stadt mit barem Gelde kaufen.

Steiermark, wie andere Länder des Kaiserthumes, zum größeren Theile ein gebirgiges Land das Alpenwirthschaft und Viehzucht betreibt, kann beispielsweise nur wenig Butter, Käse oder Milch ausführen, weil es im Allgemeinen die ganze Erzeugung selbst aufzehrt und die Viehzucht nicht in solcher Weise betreibt, um hiervon den Nutzen zu ziehen, der überhaupt zu erzielen sein würde, selbst bei unverändertem, freilich aber veredeltem und gut genährtem Viehstande. — Während die bairischen Hochlande, ja selbst die Schweiz, von den Ländern der Monarchie nicht zu gedenken, Butter und Fett über Triest in steigender Menge ausführen, nimmt Steiermark, das viel näher an diesem Hafen und an der Eisenbahn liegt, einen gar kleinen Antheil an dieser Ausfuhr, soll aber andererseits Käse und Fette in einem größeren Verhältnisse einführen.

Wir glauben, daß hieran die mangelnden oder unvollkommenen Communicationen große Schuld tragen, verkennen jedoch keineswegs, daß noch andere Verhältnisse, welche nicht so bald sich beseitigen lassen, ihren Antheil an diesen Zuständen haben. Indeß wo Geld verdient werden kann, da mag sich wohl allmählig auch die Einsicht Eingang verschaffen, daß z. B. mit dem Baue von Handelspflanzen, mit der höheren Cultur des Bodens, mit der besseren Zucht der Thiere Erträge erzielt werden können, welche diejenigen weit überragen, deren die gegenwärtige Bodencultur und Viehzucht fähig sind.

Es wird sich zeigen, daß der Knecht auf dem Lande mit Hammelfleisch, wo es angeht mit Rindfleisch, zu eben so viel, wenn nicht zu mehr Kraft gelangt, wie mit den jetzt üblichen, in aufgelöster Butter schwimmenden mehligen Substanzen; es wird sich aber auch zeigen, daß bei dieser veränderten Lebensweise die geisti-

gen Eigenſchaften der Bevölkerung gewinnen, und daß vielleicht der Cretinismus im Lande abnimmt, während die allgemeine Thätigkeit der jetzt noch waltenden gemüthlichen Indolenz ein Ende macht.

Wir wiſſen wohl, daß noch andere Maßregeln mitwirken, müſſen, um dieſe Ziele vollkommen zu erreichen, ſind aber der Meinung, daß denn doch in irgend einer Richtung begonnen werden müſſe, will man überhaupt zu einem gedeihlichen Ende gelangen.

Wir ſind indeß der feſten Ueberzeugung, daß bei geſteigerter Thätigkeit — um nun des Wichtigſten zu erwähnen — der Unterricht der unteren Volksclaſſen ſich von ſolcher Bedeutung erweiſen wird, um nicht erſt der Regierung zu bedürfen, damit derſelbe entwickelt und gefördert werde; die Nothwendigkeit dieſes Unterrichtes wird vielmehr, wie es noch überall bei arbeitenden Völkern der Fall geweſen, von der Bevölkerung ſelbſt erkannt. In dieſem Falle wird ſie keiner weiteren Anregung, keiner bedeutenden Unterſtützung der Regierung, ſondern nur der Freiheit bedürfen, ſelbſt zu ſchaffen, was ihr am meiſten noth thut. Nicht theoretiſcher Entwickelungen und gegliederter Reden bedarf es, um dieſes Ziel zu erreichen, wir brauchen vor Allem praktiſche Grundlagen, damit das Gebäude, was wir erbauen wollen, bezogen und ohne Gefahr des Zuſammenſturzes bewohnt werden könne.

Auf dieſem Gebiete iſt ſo Vieles zu leiſten, daß wir mit dem Anfange keine weitere Zeit verlieren dürfen, ſollen wir einer Zukunft entgegenſehen, welche, minder peinlich als die Gegenwart, uns einerſeits den Fortſchritt in der Cultur, andererſeits eine größere Erwerbsfähigkeit und einen entſprechenden Wohlſtand geſtattet.

Wir wollen für heute abſchließen, wir könnten ſonſt zu Klagen und zu Schlußfolgerungen verleitet werden, welche vorläufig keinen praktiſchen Nutzen gewähren; aber zurufen möchten wir noch einmal den Vertretern des Landes, daß ſie es ſind, von welchen das Volk vor Allem eine Beſſerung ſeiner materiellen Lage fordert, und mögen ſie hierbei den Satz nicht vergeſſen: „Wenn ein Volk groß ſein will, ſo müſſen ſeine Communicationswege entwickelt ſein.“

Ein Eisenbahnnetz für die österreichische Monarchie. *)

(1866.)

Von dem Wunsche geleitet, eine Discussion über das Eisenbahnnetz hervorzurufen, welches für die österreichische Monarchie festgestellt werden sollte, und von der Nothwendigkeit durchdrungen, eine solche Grundlage, namentlich in einem Lande zu gewinnen, wo es sich, wie in Oesterreich, darum handelt, die Interessen der einzelnen Königreiche und Länder mit jenen der Gesammtmonarchie in Einklang zu bringen, erlaube ich mir die folgenden Blätter der Oeffentlichkeit zu übergeben.

Während in politischer Beziehung auch hier, wie in jedem anderen Zweige der Verwaltung, die größtmögliche Freiheit der Bewegung innerhalb des localen Gebietes zugestanden werden sollte, muß andererseits ein besonderes Gewicht darauf gelegt werden, daß die Einheit des Reiches aufrecht erhalten bleibe. Denn die Vereinigung der geistigen und physischen Kräfte, die Gemeinsamkeit der Interessen werden stets den mächtigsten Hebel bilden, um den Wohlstand und die Größe Oesterreichs im Einzelnen wie im Ganzen zu heben und gewisse Nachtheile auszugleichen, welche für die Bevölkerungen einzelner Theile des Reiches aus ihrer isolirten Lage oder aus eigenthümlichen Verhältnissen erwachsen.

In administrativer Hinsicht gewährt ein geregeltes Netz von Eisenbahnen alle schätzenswerthen Vorzüge der Centralisation ohne deren Nachtheile, während durch vermehrte und erleichterte Communicationen zugleich die Kenntniß des Landes, technisches Wissen und intellectuelle Cultur in allen Schichten der Bevölkerung wesentlich gefördert werden.

Ich habe wohl nicht erst nöthig, speciell darauf hinzuweisen, welche hohe Bedeutung die Eisenbahnen als Träger des Lebensprincips: „der Bewegung und des Fortschrittes" in Anspruch nehmen, wie eng ihre politische mit ihrer commerciellen Wichtigkeit zusammenhängt.

Ebensowenig dürfte heutzutage noch ein Zweifel obwalten über den mächtigen Einfluß, welchen erleichterte Communicationen auf die Entwickelung der Industrie und der Landwirthschaft, auf die Hebung der Steuerkraft eines Volkes ausüben, und es darf

*) „Oesterr. Revue".

wohl eben so als feststehend angenommen werden, daß die raschere Fortbewegung materieller Güter auch den Austausch der Gedanken im Volke beschleunigt, daß die Vervollständigung der Verkehrsmittel zugleich die politische Action nach Innen und nach Außen in völlig neue Bahnen lenkt.

Die Regierung eines Staates kann in der durch sie selbst geschaffenen Bewegung nicht stehen bleiben, ohne die Leitung des geistigen und materiellen Völkerlebens aus der Hand zu verlieren, ohne ihre eigene Existenz zu gefährden. Sie muß voraussehen und vorausgehen, und mit Wissen, Erfahrung und Einsicht den mächtigen Strom zu leiten und zu regeln bemüht sein.

Die Erleichterungen im Verkehr müssen gleichsam der Politik der Regierung zur Grundlage dienen, ihr den Impuls geben zu weiteren Fortschritten, damit ihre angestrebten staatswirthschaftlichen Zwecke sicher und zur rechten Zeit erreicht werden.

In Oesterreich, welches im Verhältniß zu seiner territorialen Ausdehnung in vielen Theilen des Reiches noch wenig besiedelt ist, soll überdies die Herstellung von Eisenbahnen, ähnlich wie in einigen Gegenden des westlichen Nordamerika, auch dazu dienen, um dünn bevölkerte, aber fruchtbare und productenreiche Gegenden den großen Verkehrscentren näher zu bringen und dadurch erst die Bedingungen zu schaffen, welche allein die Verwerthung der vorhandenen natürlichen Schätze und die Hebung des nationalen Wohlstandes ermöglichen.

Die geographische Lage des Reiches im Herzen von Europa ist eine so vortheilhafte, daß bei einer zweckmäßigen Feststellung des Eisenbahnnetzes und einer weisen Berücksichtigung des Weltverkehrs sogar unter ungünstigen Localverhältnissen erbaute Bahnen rasch eine wirthschaftliche Bedeutung erlangen werden.

Oesterreich, durch den größten Strom Europa's in directer Verbindung mit dem schwarzen Meere und durch dieses schon jetzt in commerciellem Verkehr mit dem Orient, ist berufen, den Handel des Nordens, Nordwestens und Westens von Europa nach Osten und Süden zu vermitteln. Dabei besitzt Oesterreich eine Küste am adriatischen Golf, welche reicher an guten und sicheren Häfen ist, als irgend eine andere am mittelländischen Meere. Der adriatische Golf dringt gegen Nordwest bis in die Mitte des europäischen Handelsgebietes vor und seine Verlängerung gegen Südost trifft die ägyptische Küste gerade an jener Stelle, wo eben

das große Werk des Durchstiches eines auf den Handel mächtig zurückwirkenden Canales zur Wahrheit zu werden verspricht.

Während die Länder des Westens mannichfache Mittel besitzen, um sich mit der ägyptischen Küste in wohlfeiler directer Verbindung zu erhalten, führt aus dem Norden und Nordosten Europa's der kürzeste Weg nach dem Orient über Oesterreich.

Vielfach kann man die Behauptung aussprechen hören, unsere Küste besitze kein eigentliches Hinterland und sei daher in volkswirthschaftlicher Hinsicht ohne Bedeutung. Das ist allerdings in Bezug auf die nahe angrenzenden türkischen Provinzen der Fall, deren Verbindungen mit der österreichischen Küste zu unserem eigenen Nachtheile in früheren Epochen so geringe Berücksichtigung gefunden, daß der jetzige Verkehr von Jahr zu Jahr sich vermindert. Zieht man aber Triest und Fiume nicht in Betracht, welche in keinem Falle in die Kategorie jener Küstengebiete, denen ein ausgedehntes, commerciell wichtiges Hinterland mangelt, gezählt werden können, so dürfte ein Blick auf die Landkarte genügen, um die Ueberzeugung zu gewinnen, daß bei der gegenwärtigen Verkehrsrichtung Oesterreich und Deutschland sogar für das südliche Dalmatien das herrlichste und vortheilhafteste Hinterland bilden. Folgt man der directen Linie von Wien über Steinbrück und Agram nach Karlstadt und verlängert dieselbe in der nämlichen Richtung, so gelangt man bis nach Sebenico und Spalato, eine Verlängerung, welche — wir wagen das ohne Uebertreibung zu behaupten — mit verhältnißmäßig geringeren technischen Schwierigkeiten zu kämpfen haben wird, als die Linie von Laibach nach Triest oder ähnliche, den Alpenzug senkrecht durchschneidende Bahnen.

Zieht man ferner eine Mittellinie von den Häfen der Nordsee nach Port Said oder Alexandrien, so zeigt sich, daß dieselbe mit der Verlängerung von Karlstadt nach dem südlichen Dalmatien sehr nahe zusammenfällt, und es drängt sich uns neuerdings die Wahrnehmung auf, daß die commercielle Bedeutung unserer Häfen eine europäische ist, sobald man nur die so vortheilhafte Küstenbildung, in welcher die Schifffahrt im adriatischen Golf so viele vorzügliche Anhaltspunkte findet, zum Wohle unserer Bevölkerungen und zum Nutzen unseres Handels zu verwerthen versteht.

Eine solche Eisenbahnverbindung müßte aber den Verkehr mit dem benachbarten türkischen Reiche neu beleben und die an-

Proviſionen derart raſch und ſicher zu vermitteln, daß die Vertheidigung des Reiches weſentlich erleichtert, die Schlagfertigkeit der Armee in weit kürzerer Zeit und zugleich weit billiger erzielt, und ſogar die Heeresmacht ſelbſt ohne Nachtheil vermindert werden könnte, indem die hergeſtellten Verbindungen die Möglichkeit bieten würden, in kurzer Zeit gewaltige Heeresmaſſen nach bedrohten Punkten zu bringen.

Mit Rückſicht auf die Vertheidigung des Reiches in ſeinen Hauptorten ſowohl, als an den Grenzen müſſen die Reichsbahnen

1. vom Mittelpunkte des Reiches bis zu den äußerſten Grenzen ſich erſtrecken;

2. die Endpunkte der radialen Bahnen durch eine Reichsgürtelbahn in geeigneter Weiſe und in gehöriger Entfernung von der Reichsgrenze vereinigen;

3. die Hauptdepotplätze, ſowie die wichtigſten Feſtungen mit einander ſowohl, als auch mit dem ganzen Netz in Verbindung bringen.*)

Zugleich gebieten militäriſche Rückſichten, ein beſonderes Augenmerk auf unſere Meeresküſte zu richten, deren bedeutendſte Häfen, auch wenn ſie nicht befeſtigt ſind, mit dem Hauptnetze ſowohl, als auch unter einander verbunden ſein ſollten. Es erſcheint uns eine ſolche Maßregel auch aus dem Grunde nothwendig, weil bei einer langgeſtreckten, dem Centrum des Reiches aus Mangel an Communicationen entrückten Küſte die Vertheidigung vom Lande aus im Kriegsfall eine unverhältnißmäßig große Truppenmacht erfordert.

Vorläufig wären, mit Vorbehalt ſpäterer Ergänzungen, die nachfolgenden Linien als Reichsbahnen anzuſehen:

1. Von Wien über Ofen-Peſt und Großwardein nach Klauſenburg und Kronſtadt bis an die Grenze;

2. von Wien über Budweis, Pilſen und Eger bis an die baieriſche Grenze.

Dieſe beiden Bahnen durchſchneiden das Reich in einer diagonalen Richtung von Nordweſt nach Südoſt und dienen zur Ergänzung der directen Verbindung zwiſchen der Donau oder

*) Die Länderbahnen kommen hier inſofern auch in Betracht, als ſie die Mittelpunkte der Induſtrie und der Production mit dem Reichsnetz verbinden, daher der Armee die zu ihrer Erhaltung nöthigen Mittel zu bieten vermögen.

dem schwarzen Meere und der Nordsee. Dieselben durchziehen ein Gebiet von hoher volkswirthschaftlicher Wichtigkeit, verbinden die größten Productionsorte mit den besuchtesten Märkten Europa's, öffnen den vorgeschrittensten Nationen den Weg zum Orient und werden einen Handelsverkehr hervorrufen, an welchem England, Holland und die deutschen Häfen der Nordsee einerseits, die Türkei, Persien und die kaukasischen Länder andererseits betheiligt.

Im Inlande aber verbinden diese beiden Bahnen unsere Industriedistricte mit den Absatzpunkten des Orients, unsere Agriculturgebiete mit den größten Verbrauchsorten Europa's, und sie werden zugleich in militärischer Beziehung bei großen Truppenbewegungen außerordentliche Vortheile gewähren.

3. Von Wien über Ofen-Pest, Debreczin, Némethi-Szathmár, Szigeth und Kornolungi nach der moldauischen Grenze;

4. von Wien über Linz und Salzburg nach der baierischen Grenze einerseits, und über Salzburg, Rosenheim, Kufstein, Innsbruck, Bregenz und Feldkirch nach der Schweizergrenze andererseits;

5. von Wien über Bruck, Leoben, Rottenmann, Radstatt, Mitterfil und Innsbruck nach Bregenz;

6. von Wien über Bruck, Villach, Brixen, Botzen und Glurns nach der Schweizergrenze.

Diese Bahnen, mit einer allgemeinen Richtung von Ost nach West, stellen die Verbindung des südlichen Rußlands (Odessa) mit den westlichen Theilen Europa's her. Während sie im Inneren zwischen den reichen Salz- und Korngebieten Ungarns und den Industriebezirken des Reiches einen directen Verkehr eröffnen, verbinden sie nach Außen Frankreich und die Schweiz mit Rußland und werden auch als Transitobahnen dem Handel wesentliche Dienste leisten;

7. von Wien über Tyrnau, Altsohl, Neusohl, Kabsdorf, Kaschau, Przemysl, Lemberg und Brody bis an die russische Grenze;

8. von Wien über Gänserndorf, Lundenburg, Oderberg und Krakau bis an die Grenze;

9. von Wien über Bruck, Leoben und Villach nach Triest und Fiume, mit Verbindungen an die italienische Grenze einerseits und einer Verlängerung nach Pola andererseits;

10. von Wien über Bruck, Graz, Steinbrück, Agram und Karlstadt bis nach Sebenico, Spalato und wo möglich nach

Proviſionen derart raſch und ſicher zu vermitteln, daß die Vertheidigung des Reiches weſentlich erleichtert, die Schlagfertigkeit der Armee in weit kürzerer Zeit und zugleich weit billiger erzielt, und ſogar die Heeresmacht ſelbſt ohne Nachtheil vermindert werden könnte, indem die hergeſtellten Verbindungen die Möglichkeit bieten würden, in kurzer Zeit gewaltige Heeresmaſſen nach bedrohten Punkten zu bringen.

Mit Rückſicht auf die Vertheidigung des Reiches in ſeinen Hauptorten ſowohl, als an den Grenzen müſſen die Reichsbahnen

1. vom Mittelpunkte des Reiches bis zu den äußerſten Grenzen ſich erſtrecken;

2. die Endpunkte der radialen Bahnen durch eine Reichsgürtelbahn in geeigneter Weiſe und in gehöriger Entfernung von der Reichsgrenze vereinigen;

3. die Hauptdepotplätze, ſowie die wichtigſten Feſtungen mit einander ſowohl, als auch mit dem ganzen Netz in Verbindung bringen.*)

Zugleich gebieten militäriſche Rückſichten, ein beſonderes Augenmerk auf unſere Meeresküſte zu richten, deren bedeutendſte Häfen, auch wenn ſie nicht befeſtigt ſind, mit dem Hauptnetze ſowohl, als auch unter einander verbunden ſein ſollten. Es erſcheint uns eine ſolche Maßregel auch aus dem Grunde nothwendig, weil bei einer langgeſtreckten, dem Centrum des Reiches aus Mangel an Communicationen entrückten Küſte die Vertheidigung vom Lande aus im Kriegsfall eine unverhältnißmäßig große Truppenmacht erfordert.

Vorläufig wären, mit Vorbehalt ſpäterer Ergänzungen, die nachfolgenden Linien als Reichsbahnen anzuſehen:

1. Von Wien über Ofen-Peſt und Großwardein nach Klauſenburg und Kronſtadt bis an die Grenze;

2. von Wien über Budweis, Pilſen und Eger bis an die baieriſche Grenze.

Dieſe beiden Bahnen durchſchneiden das Reich in einer diagonalen Richtung von Nordweſt nach Südoſt und dienen zur Ergänzung der directen Verbindung zwiſchen der Donau oder

*) Die Länderbahnen kommen hier inſofern auch in Betracht, als ſie die Mittelpunkte der Induſtrie und der Production mit dem Reichsnetz verbinden, daher der Armee die zu ihrer Erhaltung nöthigen Mittel zu bieten vermögen.

dem schwarzen Meere und der Nordsee. Dieselben durchziehen ein Gebiet von hoher volkswirthschaftlicher Wichtigkeit, verbinden die größten Productionsorte mit den besuchtesten Märkten Europa's, öffnen den vorgeschrittensten Nationen den Weg zum Orient und werden einen Handelsverkehr hervorrufen, an welchem England, Holland und die deutschen Häfen der Nordsee einerseits, die Türkei, Persien und die kaukasischen Länder andererseits betheiligt.

Im Inlande aber verbinden diese beiden Bahnen unsere Industriedistricte mit den Absatzpunkten des Orients, unsere Agriculturgebiete mit den größten Verbrauchsorten Europa's, und sie werden zugleich in militärischer Beziehung bei großen Truppenbewegungen außerordentliche Vortheile gewähren.

3. Von Wien über Ofen-Pest, Debreczin, Némethi-Szathmár, Szigeth und Kornolungi nach der moldauischen Grenze;

4. von Wien über Linz und Salzburg nach der baierischen Grenze einerseits, und über Salzburg, Rosenheim, Kufstein, Innsbruck, Bregenz und Feldkirch nach der Schweizergrenze andererseits;

5. von Wien über Bruck, Leoben, Rottenmann, Radstatt, Mitterstl und Innsbruck nach Bregenz;

6. von Wien über Bruck, Villach, Brixen, Botzen und Glurns nach der Schweizergrenze.

Diese Bahnen, mit einer allgemeinen Richtung von Ost nach West, stellen die Verbindung des südlichen Rußlands (Odessa) mit den westlichen Theilen Europa's her. Während sie im Inneren zwischen den reichen Salz- und Korngebieten Ungarns und den Industriebezirken des Reiches einen directen Verkehr eröffnen, verbinden sie nach Außen Frankreich und die Schweiz mit Rußland und werden auch als Transitobahnen dem Handel wesentliche Dienste leisten;

7. von Wien über Tyrnau, Altsohl, Neusohl, Kabsdorf, Kaschau, Przemysl, Lemberg und Brody bis an die russische Grenze;

8. von Wien über Gänserndorf, Lundenburg, Oderberg und Krakau bis an die Grenze;

9. von Wien über Bruck, Leoben und Villach nach Triest und Fiume, mit Verbindungen an die italienische Grenze einerseits und einer Verlängerung nach Pola andererseits;

10. von Wien über Bruck, Graz, Steinbrück, Agram und Karlstadt bis nach Sebenico, Spalato und wo möglich nach

Ragusa, mit einer Abzweigung von Steinbrück nach Triest und Fiume und einer anderen von Karlstadt nach Fiume und Zengg;

11. von Tarnopol über Stanislaw, Munkács, Tokay, Miskolcz, Pest-Ofen, Stuhlweißenburg und Kanizsa nach Agram, mit Ausästungen nach Triest, Fiume und Spalato;

12. von der sächsischen Grenze bei Bodenbach (Aussig) nach Prag, Gmünd, Rottenmann, Villach, Venedig Triest, einerseits, und nach Bruck, Graz, Agram, Fiume und Spalato oder, wo möglich, nach Ragusa andererseits.

Diese große Gruppe ist nicht bloß in politischer und militärischer Beziehung von hohem Interesse, sie erscheint auch in commercieller Hinsicht von besonderem Werthe, weil sie ein sehr ausgedehntes, wichtiges, volkswirthschaftliches Gebiet umfaßt und dem adriatischen Meere ein wegen seiner bisherigen schweren Zugänglichkeit noch wenig ausgebeutetes, großes und productives Hinterland aufschließt. Die Versorgung des nordöstlichen Europa's mit den Erzeugnissen des Westens, sowie mit Colonialwaaren sichert den österreichischen Küsten eine glänzende Zukunft, namentlich wenn einmal die Verbindung der Donau und des schwarzen Meeres mit dem adriatischen Golf zur Thatsache geworden sein wird.

Die Republik Venedig ist nur aus dem Grunde in Verfall gerathen, weil deren Absatzwege ausschließlich nach Norden und Nordwesten, also nach Ländern gerichtet waren, welche sich allmählich maritim und commerciell derart entwickelten, daß sie des Imports aus Venedig nicht mehr bedurften, indem sie ihre Einfuhren sich wohlfeiler direct zu verschaffen vermochten. Durch den Mangel an genügender Einfuhr stockt aber der Handelsverkehr und mit ihm die Ausfuhr. Wäre es der Lagunenstadt möglich gewesen, ihr Absatzgebiet nach dem Nordosten und Osten des adriatischen Golfes zu verlegen, so würde diese einst so berühmte und wichtige Handelsrepublik nicht nur von ihrem alten Glanze nichts eingebüßt, sondern durch die Ausfuhrfähigkeit der neugeschaffenen Hinterländer an Reichthum, Macht und Einfluß noch gewonnen haben.

Dem österreichischen Kaiserstaate ist die durch die bevorstehende Eröffnung des Suezcanals die noch großartiger und dringender erscheinende Aufgabe zugefallen, das Mittelglied zwischen den überseeischen Gebieten und den ausgedehnten Ländern der östlichen Hälfte Europa's bis nach Asien zu bilden.

Durch die Herstellung eines imposanten, wohl durchdachten Bahnnetzes wird Oesterreich nicht nur die Interessen von mächtigen, einen großen Theil seiner Grenzen umgürtenden Reichen mit seinen eigenen verschmelzen und deren Bevölkerungen zu höherer Cultur anspornen, sondern auch seiner eigenen landwirthschaftlichen und industriellen Production einen sehr bedeutenden Vorschub leisten.

Die Bahn bis nach Spalato, und wenn es möglich sein sollte, bis nach Ragusa, gestaltet sich mit Rücksicht auf die bevorstehende Eröffnung des Suezcanals zu einer der wichtigsten des Kaiserstaates; sie ergänzt die Vereinigung des Ostens, Nordostens und Nordens von Europa mit dem adriatischen Golf, und stellt überdies eine directe Verbindung desselben mit der Ost- und Nordsee her.

Durch die Ausläufer, welche sich von dieser Bahngruppe nach Triest, Fiume, Sebenico und Spalato abzweigen, erhalten wir ein Netz, welches die ganze nördliche Hälfte des adriatischen Golfes umfaßt und durch den nach allen Richtungen hin gesteigerten Handel und Verkehr unseren bisher nur wenig beachteten armen Küstenländern eine Weltbedeutung, Blüthe und Wohlstand verleihen wird.

In dem Maße aber, in dem sich unsere Schifffahrt entfaltet, das Nationaleigenthum an und auf der See sich vermehrt und an Werth zunimmt, wird auch unsere tapfere Kriegsmarine zur besseren Geltung gelangen und ihrer Entwickelung jene Aufmerksamkeit und jene Sorgfalt gezollt werden, deren sie bedarf, um die österreichische Flagge im Frieden zum Schutze und zur Förderung unseres Handels, im Kriege zur Vertheidigung unserer Küsten achtunggebietend entfalten zu können.

Durch eine Schienenverbindung Pola's mit Triest und Fiume wird zugleich diese Festung, sowie das große Marine-Arsenal von der See unabhängig gemacht und selbst einem, in maritimer Beziehung übermächtigen Feinde gegenüber im Stande sein, sich fortwährend mit Verstärkungen, mit Brenn- und Kriegsmaterial, sowie mit Arbeitskräften zu versehen.

Da unter den gegenwärtigen Verhältnissen in einem Seekriege Pola und Istrien gegen einen zur See übermächtigen Feind für die Dauer schwer vertheidigt werden könnten, so erscheint die baldigste Herstellung einer derartigen Verbindung auch vom politischen und militärischen Standpunkte aus dringend geboten.

Durch die Verbindung mit Spalato wird die Festung Lissa, das Bollwerk des adriatischen Meeres, kräftig unterstützt und mit allem Nöthigen versehen werden können; sogar Ragusa und Cattaro werden davon großen Nutzen ziehen, und die Bewachung der wichtigsten Küstenpunkte wird durch die leichtere und raschere Beförderung von den Centren der Aufstellung weniger Kräfte in Anspruch nehmen und weit geringere Kosten verursachen, als dies gegenwärtig der Fall ist.

13. Von Wien einerseits über Iglau, Pardubitz, andererseits über Brünn und Mährisch-Trübau bis an die Grenze, mit einer Abzweigung von Brünn über Hradisch nach Trentschin und von da östlich zum Anschlusse an die Pest-Losoncz-Neusohler und nördlich zur Einmündung in die Kaschau-Oderberger Bahn;

14. von Wien über Gmünd, Prag, Rakonitz und Komotau bis an die sächsische Grenze;

15. von Wien über Oedenburg, Kanizsa und Essegg nach Semlin;

16. von Wien über Raab, Stuhlweißenburg, Szegedin nach Temesvar, von da einerseits nach Orsova, andererseits nach Bazias;

17. von Wien über Ofen-Pest nach Arad, Karlsburg, Hermannstadt nach dem Rothenthurm-Paß, mit einer Abzweigung in das Schyl-Thal und nach dem Bosza-Paß.

Diese Gruppe soll die Verbindung unserer wichtigsten Industriedistricte mit dem europäischen Süden herstellen; dieselbe ist namentlich mit Rücksicht auf das angrenzende türkische Gebiet von großer politischer Tragweite, indem sie die wirthschaftlichen Interessen jener Bevölkerungen mit den unsrigen eng verknüpft und sowohl bei eintretenden politischen Eventualitäten, als auch bei Herstellung von Eisenbahnen in diesem Theil der Türkei unserem Einfluß, sowie unserem Handel und Verkehr die günstigsten Chancen in Aussicht stellt.

18. Vom Bosza-Paß über Kronstadt, Karlsburg, Arad, Essegg und Sissek nach Triest, Fiume und Spalato, nebst einer Abzweigung nach Brood;

19. von Karlsburg über Klausenburg, Kimpolungi, Czernowitz, Lemberg, Przemysl, Ostrau, Troppau, Freudenthal, Hohenstadt, Trübau, Pardubitz, Josephstadt, Liebenau, Tetschen, Teplitz, Komotau, Karlsbad, Eger, Pilsen, Budweis Salzburg,

St. Johann, Mitterſil, Innsbruck, Trient, mit allen jenen Anſchlüſſen an die Landesgrenzen, welche in commercieller oder militäriſcher Beziehung wünſchenswerth erſcheinen könnten. *)

Dieſe Bahngruppe bewerkſtelligt die Verbindung ſämmtlicher Grenz-Ausgangspunkte der Bahnen, und iſt eigentlich eine Reichsgürtelbahn von theilweiſe großer commercieller, immer aber von politiſcher und militäriſcher Bedeutung. Daß dieſe Bahn der Grenze nicht zu nahe gerückt ſein darf, wie dies beiſpielsweiſe mit der Nordbahn der Fall iſt, verſteht ſich wohl von ſelbſt und muß bei Gürtelbahnen im Allgemeinen vom militäriſchen Standpunkte wohl bedacht werden. Radiale Bahnen, welche an die Grenzen des Landes reichen oder dieſelben überſchreiten, ſind von keinem militäriſchen Nachtheil, indem deren Zerſtörung im Kriege leicht und nur die durchzogenen Orte, nicht aber die Hauptverbindungen des Reiches berührt.

Die Bahn vom Bosza-Paß nach Fiume und Spalato iſt beſtimmt, den Verkehr zwiſchen dem adriatiſchen Golf und dem ſchwarzen Meere auf directem Wege zu vermitteln, und wird ihren wirthſchaftlichen Einfluß weit über die Grenzen Europa's hinaus äußern. Dieſelbe dürfte in Bezug auf koſtbare Frachtgüter, wie ſie aus Perſien und Aſien bezogen werden, mit dem dermaligen Seetransport über Conſtantinopel und durch den griechiſchen Archipel vortheilhaft concurriren können, namentlich wenn es gelingen ſollte, eine kürzere Linie als jene über Arad herzuſtellen.

Durch alle dieſe Ergänzungslinien wären wir nicht nur im Stande, den inneren Verkehr zu ſteigern, ſondern auch die Hauptvermittelung des europäiſchen Handels zu übernehmen und dadurch das Erträgniß unſerer Eiſenbahnen weſentlich zu ſteigern.

---

*) Ich übergehe hier diejenigen Bahnen, deren Herſtellung vielleicht im militäriſchen Intereſſe läge, um einzelne Feſtungen mit einander oder mit Hauptdepotplätzen der Monarchie zu verbinden. Es wird Aufgabe der betreffenden Fachmänner ſein, diejenigen Linien zu bezeichnen, welche aus militäriſchen Rückſichten noch zu den Reichsbahnen gezählt werden ſollten. — Es verſteht ſich übrigens von ſelbſt, daß die bei den einzelnen Linien genannten Zwiſchenpunkte bei der Ausführung nur dann berückſichtigt werden können, wenn deren Berührung durch die betreffende Bahn nach Ergebniſſe der Tracirung ſich als möglich herausſtellen wird.

II. Länderbahnen.

Ist das Hauptnetz durch Feststellung der Reichsbahnen bestimmt, so mag es den einzelnen Königreichen und Ländern überlassen bleiben, im Wege ihrer Landtage oder sonstigen gesetzlichen Behörden die Landesbahnen in Antrag und Ausführung zu bringen, um die bedeutendsten Productionscentren mit den wichtigsten Absatzorten zu vereinigen und dadurch das Hauptnetz zu vervollständigen.

Indeß sind auch die Länderbahnen, indem sie die Verbindung mit den Reichsbahnen vermitteln und innere Gürtelbahnen herstellen, bis zu einem gewissen Grade von den Hauptlinien abhängig, und es dürften daher auch bei ihrer Feststellung politische oder militärische Rücksichten zu beachten sein. Die Garantie für derlei Bahnen müßte — wo eine solche erforderlich — von den betheiligten Königreichen und Ländern geleistet werden; nur in dem Falle, wo durch die von der Reichsverwaltung gestellten Bedingungen der Unternehmung ungewöhnliche Kosten erwachsen würden, könnte eine Staatsgarantie beansprucht werden.

Da uns hier vor Allem darum zu thun war, ein Bild des Haupteisenbahnnetzes der Monarchie mit besonderer Rücksicht auf das allgemeine Interesse und den Weltverkehr zu entwerfen und die großen, das Kaiserreich durchziehenden Linien zu veranschaulichen, deren Herstellung ausschließlich der Reichsregierung als solcher zufällt und nicht ohne Gefährdung der Gesammtinteressen den einzelnen Königreichen und Ländern überlassen werden könnte, haben wir die Länderbahnen, welche einzelne Punkte im Inneren des Reiches mit einander zu verbinden bestimmt sind und deren Zustandekommen zumeist aus localen Verhältnissen und Interessen hervorgeht, vorläufig keiner weiteren Erörterung unterzogen.

III. Vicinal- oder Nebenbahnen.

Was die Zweig- oder Nebenbahnen anbelangt, welche den Zweck haben, die verschiedenen Productionsorte der Monarchie mit den Reichs- und Länderbahnen zu verbinden, so können diese, schon ihrer Natur nach, in kein besonderes System gebracht werden.

Ihre Herstellung ist von den aus localen Verhältnissen in verschiedenen Zeiten sich entwickelnden Bedürfnissen der Production, der Industrie und des Verkehrs abhängig, und es sollte daher dem Baue solcher Bahnen in technischer Beziehung von Seite der

Behörden keinerlei Beschränkung auferlegt werden. Doch wären sie nur ohne Staatsgarantie zu concessioniren.

Jedenfalls müßte das Netz der von den Regierungsorganen zu bestimmenden und zu tracirenden Reichsbahnen als die Grundlage für die Entwickelung der Länder- und Nebenbahnen angesehen werden. Ist einmal die Hauptlinie und der Kostenpunkt derselben festgestellt, so werden sich zu deren Ausführung umso eher Gesellschaften finden, als diese sich nicht mehr wie bisher in die Nothwendigkeit versetzt sähen, die Entwürfe und die Tracirung selbst zu übernehmen und hiefür oft namhafte Summen zu verausgaben, ohne weder über die Erlangung der Bauconcession, noch darüber Gewißheit zu besitzen, daß die von der Regierung mit Berücksichtigung des Staatsinteresses genehmigte Baulinie keine andere, als die von der Gesellschaft gewählte und tracirte sein werde.

Durch die Feststellung der Linien und Tracen von Seite der Staatsverwaltung würde zugleich jede Streitfrage in Bezug auf die von den Bahnen einzuschlagende Richtung beseitigt werden und die Regierung sich nicht länger in die peinliche Nothwendigkeit versetzt sehen, zu Gunsten der einen oder anderen Partei ihre Entscheidung treffen oder Agitationen entgegentreten zu müssen, welche zuweilen weit mehr aus localen Interessen oder egoistischen Absichten, als aus Sorge für die Wohlfahrt der Gesammtheit entspringen.

Durch die Verbindung mit Spalato wird die Festung Lissa, das Bollwerk des adriatischen Meeres, kräftig unterstützt und mit allem Nöthigen versehen werden können; sogar Ragusa und Cattaro werden davon großen Nutzen ziehen, und die Bewachung der wichtigsten Küstenpunkte wird durch die leichtere und raschere Beförderung von den Centren der Aufstellung weniger Kräfte in Anspruch nehmen und weit geringere Kosten verursachen, als dies gegenwärtig der Fall ist.

13. Von Wien einerseits über Iglau, Pardubitz, andererseits über Brünn und Mährisch-Trübau bis an die Grenze, mit einer Abzweigung von Brünn über Hradisch nach Trentschin und von da östlich zum Anschlusse an die Pest-Losoncz-Neusohler und nördlich zur Einmündung in die Kaschau-Oderberger Bahn;

14. von Wien über Gmünd, Prag, Rakonitz und Komotau bis an die sächsische Grenze;

15. von Wien über Oedenburg, Kanizsa und Essegg nach Semlin;

16. von Wien über Raab, Stuhlweißenburg, Szegedin nach Temesvar, von da einerseits nach Orsova, andererseits nach Bazias;

17. von Wien über Ofen-Pest nach Arad, Karlsburg, Hermannstadt nach dem Rothenthurm-Paß, mit einer Abzweigung in das Schyl-Thal und nach dem Bosza-Paß.

Diese Gruppe soll die Verbindung unserer wichtigsten Industriedistricte mit dem europäischen Süden herstellen; dieselbe ist namentlich mit Rücksicht auf das angrenzende türkische Gebiet von großer politischer Tragweite, indem sie die wirthschaftlichen Interessen jener Bevölkerungen mit den unsrigen eng verknüpft und sowohl bei eintretenden politischen Eventualitäten, als auch bei Herstellung von Eisenbahnen in diesem Theil der Türkei unserem Einfluß, sowie unserem Handel und Verkehr die günstigsten Chancen in Aussicht stellt.

18. Vom Bosza-Paß über Kronstadt, Karlsburg, Arad, Essegg und Sissek nach Triest, Fiume und Spalato, nebst einer Abzweigung nach Brood;

19. von Karlsburg über Klausenburg, Kimpolungi, Czernowitz, Lemberg, Przemysl, Ostrau, Troppau, Freudenthal, Hohenstadt, Trübau, Pardubitz, Josephstadt, Liebenau, Tetschen, Teplitz, Komotau, Karlsbad, Eger, Pilsen, Budweis, Linz, Salzburg,

St. Johann, Mitterſil, Innsbruck, Trient, mit allen jenen Anſchlüſſen an die Landesgrenzen, welche in commercieller oder militäriſcher Beziehung wünſchenswerth erſcheinen könnten. *)

Dieſe Bahngruppe bewerkſtelligt die Verbindung ſämmtlicher Grenz-Ausgangspunkte der Bahnen, und iſt eigentlich eine Reichsgürtelbahn von theilweiſe großer commercieller, immer aber von politiſcher und militäriſcher Bedeutung. Daß dieſe Bahn der Grenze nicht zu nahe gerückt ſein darf, wie dies beiſpielsweiſe mit der Nordbahn der Fall iſt, verſteht ſich wohl von ſelbſt und muß bei Gürtelbahnen im Allgemeinen vom militäriſchen Standpunkte wohl bedacht werden. Radiale Bahnen, welche an die Grenzen des Landes reichen oder dieſelben überſchreiten, ſind von keinem militäriſchen Nachtheil, indem deren Zerſtörung im Kriege leicht und nur die durchzogenen Orte, nicht aber die Hauptverbindungen des Reiches berührt.

Die Bahn vom Bosza-Paß nach Fiume und Spalato iſt beſtimmt, den Verkehr zwiſchen dem adriatiſchen Golf und dem ſchwarzen Meere auf directem Wege zu vermitteln, und wird ihren wirthſchaftlichen Einfluß weit über die Grenzen Europa's hinaus äußern. Dieſelbe dürfte in Bezug auf koſtbare Frachtgüter, wie ſie aus Perſien und Aſien bezogen werden, mit dem dermaligen Seetransport über Conſtantinopel und durch den griechiſchen Archipel vortheilhaft concurriren können, namentlich wenn es gelingen ſollte, eine kürzere Linie als jene über Arad herzuſtellen.

Durch alle dieſe Ergänzungslinien wären wir nicht nur im Stande, den inneren Verkehr zu ſteigern, ſondern auch die Hauptvermittelung des europäiſchen Handels zu übernehmen und dadurch das Erträgniß unſerer Eiſenbahnen weſentlich zu ſteigern.

---

*) Ich übergehe hier diejenigen Bahnen, deren Herſtellung vielleicht im militäriſchen Intereſſe läge, um einzelne Feſtungen mit einander oder mit Hauptdepotplätzen der Monarchie zu verbinden. Es wird Aufgabe der betreffenden Fachmänner ſein, diejenigen Linien zu bezeichnen, welche aus militäriſchen Rückſichten noch zu den Reichsbahnen gezählt werden ſollten. — Es verſteht ſich übrigens von ſelbſt, daß die bei den einzelnen Linien genannten Zwiſchenpunkte bei der Ausführung nur dann berückſichtigt werden können, wenn deren Berührung durch die betreffende Bahn nach dem Ergebniſſe der Tracirung ſich als möglich herausſtellen wird.

An Herrn J. G. von Hahn, k. k. Consul für das östliche Griechenland.

Graz, am 9. November 1867.

Hochverehrter Herr!

Mit vielem Interesse bin ich den Erörterungen gefolgt, welchen Euer Hochwohlgeboren in Ihrem Aufsatze zur Einleitung der zweiten Auflage Ihrer Reise von Belgrad nach Salonik Ausdruck gegeben und danke ergebenst für die schmeichelhaften Worte, welche Sie meiner unvollkommenen Arbeit im Septemberhefte der „Oesterr. Revue“ 1866 schenkten. — Diese Arbeit wurde von mir in einer Zeit entworfen, in welcher meine Kräfte so vielfach in Anspruch genommen waren, daß ich kaum wagen durfte, so viel Anerkennung zu hoffen, wie sie in der That mir zu Theil geworden. — Mein Zweck war es damals, der österreichischen Monarchie als ein Ganzes genommen, dasjenige Eisenbahnnetz vorzuschlagen, welches nicht den localen Interessen, sondern dem Welthandel entsprechen soll. Ich betrachtete sonach die großen Mittelpunkte des Absatzes und der Erzeugung und hatte die großen Linien im Auge, welche Europa durchziehen müssen, um dem Verkehre jene Lebendigkeit zu verschaffen, die heutzutage von der menschlichen Gesellschaft gefordert werden darf. — Ich bedaure indeß, nur ein Bruchstück von dem gegeben zu haben, was ich zu bieten beabsichtigte und insbesondere nicht im Stande gewesen zu sein, des Südens Osteuropas weiter zu erwähnen, als eben für die kurze Skizze erforderlich gewesen.

Mit größeren Kenntnissen und persönlichen Erfahrungen, als sie mir zu Gebote stehen, haben Sie, hochgeehrter Herr, die Wichtigkeit dieser Gegenden mit solcher Klarheit hervorgehoben, daß eine weitere Besprechung dieses Gegenstandes nur insoweit wünschenswerth erscheinen kann, als man möglicherweise durch immerwährende Wiederholung von solchen Wahrheiten endlich ein Ziel erreichen kann, das für Oesterreich von größter Bedeutung ist.

Ich habe indeß die Linie an der dalmatinischen Küste nicht bis Cattaro vorgeschlagen, sondern nur bis Spalato, vielleicht nach Ragusa in Antrag gebracht, weil insbesondere von Ragusa nach Cattaro kaum übersteigbare Terrainhindernisse den Weg ver-

sperren und von Cattaro oder von irgend einem Punkte des Canals kein Anschlußpunkt nach Albanien möglich sein dürfte. Eine Eisenbahn zum Anschlusse nach Salonik oder nach Piräus schien mir nur von Spalato oder von einem noch nördlicheren Punkt möglich zu sein, und dies auch nur unter Aufwendung bedeutender Mittel.

Für den großen Verkehr schiene mir daher nur die Linie Wien respective Basiasch-Salonik von praktischer Bedeutung zu sein, wobei natürlich die Verlängerung oder Abästung derselben nach Piräus; den Werth dieser Weltbahn nur erhöhen könnte und für den Schnellverkehr Bedeutung hätte.

Spalato oder Ragusa würde aber für den gewöhnlichen Frachtenverkehr große Wichtigkeit erlangen, sobald die Linie Prag-Budweis-Linz-Leoben zu Stande gebracht sein wird, was in nicht allzulanger Zeit der Fall sein kann. Eine leichte Rechnung zeigt übrigens deutlich, daß in solchem Falle Spalato sich mit Triest in dem aus und nach Deutschland und Oesterreich kommenden Verkehre theilen wird, und Spalato hätte ein Hinterland, wie es keine Stadt am adriatischen Meere in gleicher Weise besitzt. — Weil aber die Bahnen, welche dieser Weltverkehrslinie entsprechen, nahezu alle bestehen oder denn doch gesichert sind, so erübrigt nur mehr die Linie Karlstadt-Spalato zu vollenden, um in einigen Jahren die ganze Linie befahren zu können, wodurch Hamburg wie Stettin in directer Verbindung mit einem Punkte des adriatischen Meeres stehen werden, von welchem von der Landrichtung des Verkehres nicht abgewichen wird, um aus dem hier breiten, tiefen und beziehungsweise gefahrlosen Golfe zu fahren. Es ist übrigens auch vorauszusetzen, daß die Bahn von Karlstadt nach Spalato oder Ragusa, welche den Terrainverhältnissen gemäß zum großen Theile hart an der türkischen Grenze angelegt werden muß, den Verkehr des östlichen Hinterlandes neu beleben wird, und daß dieser eine ziemliche Bedeutung erlangen kann, hat in früheren Zeiten die Republik Ragusa bewiesen, welche diesem Verkehre und der eigenen Thätigkeit zur See ihre Lebensfähigkeit und ihren Reichthum verdankte.

Der Schnellverkehr nach dem westlichen Europa wird allerdings die italienische Bahn benützen, damit werden wir nicht concurriren können; es bleibt indeß für beide Linien Arbeit genug, um ihren Aufschwung zu sichern, sobald der Verkehr über Aegypten oder durch den Canal von Suez denselben gewonnen ist. Mit der Eisenbahn nach Spalato oder Ragusa, mit einer Abzweigung

nach Zara und einer anderen nach Sebenico, wird den jetzt öden dalmatinischen Küstenländern eine Bedeutung verliehen, welcher sie bei der günstigen Küstenbildung auch vollkommen entsprechen werden. — Italien bedarf der Eisenbahn an seiner östlichen Küste, weil es daselbst keine gangbaren Häfen besitzt, denn weder Brindisi noch Ancona genügen zur Aufnahme einer dem Großhandel entsprechenden Schiffszahl und Gattung. Sie können nur durch Verausgabung vieler Millionen für den Schnellverkehr künstlich zu dem gemacht werden, was sie sein sollten, aber noch lange nicht sind. Gleichwohl bleiben die meteorologischen und Strömungs-Verhältnisse, sowie die Küstenbildung des adriatischen Meeres solcher Art, daß die Schifffahrt, besonders im Winter der dalmatinischen Küste entlang betrieben werden muß, denn während diese letztere Hafen an Hafen besitzt und tieferes Wasser bis hart am Lande hat, ist die italienische seicht und gefährlich, den nordöstlichen (Bora) Stürmen ausgesetzt, bei Südost (Sirocco)-Stürmen aber kaum zu befahren. Die Strömung an derselben ist so stark, daß die Schiffe einen großen Theil ihrer Triebkraft einbüßen, um den entgegentretenden Widerstand bei der Fahrt nach Nordwesten zu überwinden, was natürlich mehr Zeit und Geld erfordert. — Es ist also die Eisenbahn längs der Küste schon aus diesem Grunde eine Nothwendigkeit, und ihre Eigenschaft als Schnellverkehrbahn durch die Verhältnisse umsomehr bedingt, als sie für Italien nur eine Transitobahn sein wird, weil weder Industrie, noch ausgiebige Bodenproduction des Landes zu ihrer Ernährung beitragen können. Darum wird auch für die erste Zeit ihre Rentabilität eine zweifelhafte sein.

Die Bahn von Karlstadt nach Spalato oder Ragusa ist in dieser Beziehung in günstigerer Lage. Ihre Verlängerung gegen Norden trifft nahezu in gerader Linie (auf der Südbahn) Wien und steht mit dem deutschen Eisenbahnnetze in directester Verbindung. Sie kann unter Umständen die Ausfuhr der Bodenproduction Ungarns und Kroatiens vermitteln und dient in zweckmäßiger Weise der Einfuhr für Oesterreich in Theilen desselben, welche dessen am Meisten bedürftig sind. Sie zieht Bosnien in den Bereich des Welthandels und ist abgesehen von ihrer politischen und militär-nautischen Wichtigkeit eine Lebensader des Reiches, dessen Industrie die albanischen und griechischen Gebiete auf einfache directe Weise erreichen und versorgen kann. Bedenkt

man die Schwierigkeit der Schifffahrt im Winter und insbesonders im oberen Golfe, wo bei südöstlichen Stürmen oft ein Fortkommen nach Süd fast unmöglich gemacht wird, oder wo bei Boraſtürmen die Schiffe gezwungen ſind, hinter hohen Inſeln oder einer ſchützenden Küſte tagelang zu kreuzen oder zu ankern, ſo wird der Vortheil einer ſolcher Eiſenbahnverbindung umſo augenfälliger werden.

Während die italieniſche Linie dem Schnellverkehre mit den weſteuropäiſchen Gebieten dient und insbeſonders England im Auge behält, iſt die dalmatiniſche beſtimmt, Schnell- und Frachtenverkehr nach den Märkten Mitteleuropas zu vermitteln, ja unter Umſtänden bis nach dem Gebiete der italieniſchen Bahn zu greifen, ſobald die Linien Villach-Brixen und Villach-Laibach beendet ſein werden.

Die Linie Piräus- und Salonik-Baſiaſch hat für den Welthandel und namentlich für Oeſterreich einen ſo großen Werth, daß vielleicht keine andere in dieſer Beziehung mit derſelben den Vergleich aushält. Lange Zeit wird es aber währen, bis dieſe Bahnen in's Leben gerufen werden, und was noch mehr iſt, bis dem Verkehre jene Sicherheit gegeben ſein kann, welche unbedingt erforderlich iſt, ſoll dem großen Handel gedient ſein. Sie haben dieſen Gegenſtand ſo trefflich beleuchtet, daß ich es nicht wagen kann, mich in nähere Einzelheiten einzulaſſen.

Verzeihen Sie mir, hochverehrter Herr, wenn ich mich durch das Anziehende des Gegenſtandes, wie derſelbe in Ihrer Veröffentlichung behandelt iſt, verführen ließ, in Erörterungen einzugehen, die vielleicht nicht ganz hieher gehören, wohl aber durch die gegebene Anregung hervorgerufen worden, daher verzeihlich ſein mögen. In jedem Falle wollte ich darthun, daß die albano-dalmatiniſche Bahn nicht ſo ganz den Charakter einer Schnellverkehrslinie haben könnte, wenn es nicht gelingt, die Terrainſchwierigkeiten auf kurzem Wege zu umgehen, welche an der Küſte und auf öſterreichiſchem Gebiete die Ausführung einer Eiſenbahn durch den Gebirgsſtock von Cattaro, wenn nicht unmöglich machen, ſo doch in ſo bedeutender Weiſe erſchweren, daß eine Rentabilität derſelben undenkbar wäre, denn ſie könnte von Antivari bis Raguſa mit der Schifffahrt nicht concurriren. Daß der Localverkehr aber eine ſolche Eiſenbahn nicht zu beleben vermag, iſt aus der Lage, Gebirgsformation und aus den Verhältniſſen des Bodens und der dortigen Bevölkerung leicht zu erkennen.

Betrachtungen über die Fortsetzung der Kronprinz Rudolphsbahn bis an's Meer oder bis zur Reichsgrenze.

Vorwort.

Die folgenden Aufsätze erschienen Ende Februar und Anfangs März 1873 in der „Wehrzeitung" und fanden in parlamentarischen und militärischen Kreisen so viel Anklang, daß die Zeitungs-Redaction dem Begehre nach denselben kaum zu genügen vermochte. Mit Rücksicht darauf und auf den Umstand, daß die Frage über die Fortsetzung der Kronprinz Rudolphsbahn in der abgelaufenen Session des Reichsrathes nicht zur Lösung kam, glaubte ich dem Rathe einiger Freunde um so eher folgen zu dürfen und diese kleine, vielleicht lückenhafte Arbeit mit wenigen Zusätzen wieder zu veröffentlichen, als die größere Zahl der Publicationen über diesen Gegenstand mehr oder minder den Parteistandpunkt festhalten und es für die maßgebenden Factoren der Gesetzgebung wichtig sein dürfte, Klarheit in einer Sache zu gewinnen, welche für Oesterreich und dessen commercieller Zukunft eine zu große Bedeutung hat, um leichthin behandelt zu werden.

Von dem Wunsche beseelt, meinem Vaterlande nach Kräften nützlich zu sein, und nach keiner Seite durch persönliche Interessen gebunden oder geleitet, gebe ich gerne meiner innersten Ueberzeugung als unabhängiger Mann wiederholten Ausdruck und schrecke nicht zurück vor den Mißdeutungen, welche meinem Vorgehen in dieser Angelegenheit zu Theil werden können, denn ich bin der Ansicht, daß in einer solchen Frage, wie die vorliegende, nur die Prüfung aller begründeten Anschauungen zur Lösung derselben beitragen könne. Meiner ganzen Vergangenheit entsprechend, habe ich es noch nicht aufgegeben, mich mit den volkswirthschaftlichen Bedingungen des Aufblühens unseres Vaterlandes zu beschäftigen und widme dem Handel und Verkehr einen guten Theil meiner Zeit und Arbeit.

Von den Verbindungen, welche in diesem Sinne mir richtig erscheinen, ziehe ich besonders diejenigen in Betracht, welche der Einbeziehung Oesterreichs in den Weltverkehr dienen könnten, von der ich annehme, daß sie der Vermehrung unseres Wissens und

Könnens und der politischen wie commerciellen Freiheit in unserem Vaterlande mächtigen Vorschub leistet.

Unter den Eisenbahnen, welche dem Ziele meines Denkens und Wirkens entsprechen, sind also diejenigen begriffen, welche nicht nur Staaten mit Staaten verbinden, sondern auch mit dem Seeverkehre in directe Berührung treten. Im Weltverkehre ist das Meer der größte Vermittler des Handels, und die unmittelbare Verwerthung der eigenen Küste sichert hinwieder alle jene Vortheile dem Inlande, welche der directe Verkehr mit den entferntesten Nationen des Erdballes bietet.

Ein Volk, dessen Berührung mit den eigenen Küsten mangelhaft ist, entbehrt eines der mächtigsten Hebel zur Entwicklung seines Wohlstandes und seiner geistigen Kraft, begibt sich der Kenntnisse und Erfahrungen, welche dem Seewesen und dem Seehandel zur Grundlage dienen, und unterbindet sich selbst die Adern des Fortschrittes, indem es die eine Hälfte der menschlichen Thätigkeit nicht berücksichtigt.

Im Einklange damit geht mein Streben dahin, den vermehrten Verbindungen mit dem Meere das Wort zu reden, und ich begrüße mit Freude jede neue Bahn, welche unserer Küste zugeführt werden soll.

Ich möchte es noch erleben, daß der Rudolphsbahn die Möglichkeit geboten werde, unserer erstarkenden Industrie den Weg zum eigenen Meere zu ebnen, wo bald ein regerer Schiffsverkehr zur Weiterbeförderung sich einfinden würde.

Daß aber diese Zufuhr anstandslos und verhältnißmäßig billig, mit geringen Kosten vor sich gehen müsse, ist ebenso gewiß, wie daß der Uebergang vom Lande zur See und umgekehrt den Bedingungen des Handels angepaßt werden muß.

Neben diesen Anforderungen muß aber auch die gestellt werden, daß Oesterreich sich nicht freiwillig der directen Verbindung mit seinen Nachbarländern entziehe, vielmehr auch diesen Verbindungen die größte Aufmerksamkeit zuwende. Die Beeinträchtigung, welche Einzelne dabei zu erleiden glauben, ist von keinem Belang, wenn es sich um das Wohl ganzer Völker handelt.

Die Zeiten des Monopols einzelner Städte, einzelner Körperschaften sind längst vorüber und der freie Verkehr, der freie Handel soll allen Völkern, welche sich daran betheiligen können und wollen, erhalten bleiben. Der Gewinn wird kein einseitiger, sondern ein

gemeinſchaftlicher, der um ſo größer iſt, je zahlreicher die Verbindungen ſind, welche zwiſchen den Völkern entſtehen.

Jede große Eiſenbahnlinie, welche dem Weltverkehre zu dienen hat, muß aber dem beſtehenden Netze ſo angepaßt werden, daß für dasſelbe der größte Nutzen erzielt, daß den Erforderniſſen des Handels und Verkehrs nach allen vernünftigerweiſe denkbaren Richtungen entſprochen werde, damit die Völker für die Laſten, welche ihnen auferlegt ſind, auch der entſprechenden Vortheile theilhaftig werden können.

Die von der Regierung im Reichsrathe eingebrachte Vorlage ſcheint mir dieſen Anforderungen nicht zu entſprechen, und ich habe es verſucht, hierüber Klarheit zu gewinnen. Leider waren meine Geſundheitsverhältniſſe nicht der Art, um die Erreichung meines Zweckes vollſtändig zuzulaſſen, und ich habe nur einige Aufzeichnungen machen können, von welchen ich im Folgenden zur Zuſammenſtellung mehrerer Aufſätze Nutzen gezogen habe.

Auch bin ich nicht in der Lage geweſen, mir darüber Aufſchluß zu verſchaffen, inwieweit die Regierung durch neuere Unterſuchungen und Prüfungen der Eiſenbahntracen, welche in Frage ſtehen, zu verläßlicheren Reſultaten gelangt ſei, bin aber immerhin der Meinung, daß die hier ausgeſprochenen Anſichten dazu dienen können, die maßgebenden Organe auf Einzelnes aufmerkſam zu machen, was ihnen vielleicht entgehen möchte.

Graz, im Juli 1873.

Der Verfaſſer.

I.

Bekanntlich ſind zwei Verbindungen in Vorſchlag gebracht worden, um der Rudolphsbahn, welche gegenwärtig bei Villach und in nächſter Zeit bei Tarvis in ihrer Hauptrichtung einen Abſchluß findet und eines entſprechenden Anſchluſſes an die Küſte oder an die Landesgrenze gewärtiget, diejenige Vollendung zu geben, welcher einer großen Handelsbahn, einer Weltbahn, zukommt.

Beide Tracen — die eine über den Predil und Görz, die andere mit Benützung der bereits beſtehenden Bahn Tarvis-Laibach, oder aber von Launsdorf über Laak nach Trieſt — haben leidenſchaftliche Anwälte und Gegner gefunden, welche ſich auf das hartnäckigſte bekämpften.

Schon seit manchem Jahre dauert der Streit, und sind die Vertreter dieser verschiedenen Ansichten bemüht, die Regierung und die Reichsvertretung für sich zu gewinnen. Unter solchen Verhältnissen sah sich denn auch die erstere veranlaßt, diese Linien zu wiederholten Malen prüfen zu lassen und eigene Ingenieure mit dieser Prüfung zu betrauen.

Die Regierung ist hiebei von dem richtigen Grundsatze ausgegangen, daß eine Bahn nur dann den Interessen des allgemeinen Verkehres entsprechen könne, wenn dieselbe in ihren Endpunkten sich solchen Verkehrswegen oder Verkehrs-Mittelpunkten anschließt, welche den Güteraustausch in größtmöglicher Weise fördern können, daß es also nothwendig sei, der Rudolphsbahn, welche an ihrem nordöstlichen Endpunkte mit den reichsten und productivsten Theilen Oesterreichs unmittelbar oder mittelbar in Verbindung steht, auch an ihrem südwestlichen Auslaufe die Möglichkeit zu geben, in directen Contact mit den Verkehrsadern zu treten, welche zu großen Mittelpunkten der Production und des Verbrauches führen.

Abgesehen hievon, haben die bisherigen Ergebnisse der freilich noch unausgebauten Rudolphsbahn gezeigt, daß der Localverkehr wenngleich zunehmend, doch noch lange nicht so weit erstarkt ist, um die volle Verzinsung des Anlagecapitals möglich zu machen, daß also Mittel gefunden werden müssen, um den durchlaufenden Güter- und Personenverkehr zu steigern und die Garantie des Staates nicht in Anspruch nehmen zu dürfen.

So richtig die Auffassung der Regierung gewesen, so haben dennoch die Resultate der Prüfungen nicht dahin geführt, der Ueberzeugung Raum zu verschaffen, daß dieselben zur Erreichung des angestrebten Zweckes genügen. Gleichzeitig haben es die streitenden Parteien dahin gebracht, den Zweck vergessen zu machen, für welchen die Rudolphsbahn anfänglich hergestellt oder concessionirt wurde. Die Rudolphsbahn wurde zur Zeit ihres Entwurfes als die natürliche Verbindung Oesterreichs und seiner industriereichen Länder mit Italien angesehen, welches besonders im nördlichen Theile ein steter Abnehmer unserer Erzeugnisse gewesen und für die eigenen Producte und Erzeugnisse nicht minderen Absatz in unseren Ländern gefunden hat.

Gleichzeitig wurde aber auch die Abzweigung der Rudolphsbahn bis zum adriatischen Meere als ein Gebot der Nothwendigkeit

angesehen, ohne daß es damals fest stand, in welcher Weise oder an welchem Endpunkte dieses Meer zu erreichen sei; denn in jener Zeit gehörte Venetien zu Oesterreich, es war also Venedig als ein österreichischer Hafen zu betrachten, welcher zur Belebung des Verkehrs auf der Rudolphsbahn über Pontеba mit beizutragen hatte.

Den Gedanken der Verbindung der Rudolphsbahn mit dem italienischen Bahnnetze hielt die Regierung auch nach der Abtretung Venetiens für den richtigsten. Sie verhandelte deshalb in diesem Sinne mit der italienischen Regierung nach erfolgtem Friedensschlusse, obgleich die Nothwendigkeit nunmehr in den Vordergrund trat, die Rudolphsbahn mit dem Meere auf eigenem Boden zu verbinden. Selbst der Handelsvertrag Oesterreichs mit Italien wurde mit Hinblick auf die baldige Herstellung einer directen Eisenbahnverbindung von beiden Seiten als besonders vortheilhaft anerkannt. Man beabsichtigte durch diese directe Verbindung nicht blos die materiellen Interessen beider Länder zu heben, sondern auch dadurch die Grundlagen zu einem dauerhaften Einvernehmen zu legen.

Mitlerweile war die Brennerbahn dem Betriebe übergeben worden und diente nunmehr nicht so sehr für österreichische, als für italienische Interessen, vorzugsweise, weil dieselbe ohne jegliche Verbindung mit dem österreichischen Inlande stand.

Venedig war naturgemäß auf die Verwerthung dieses neuen großartigen Verkehrsweges gewiesen, konnte aber denselben bisher nur auf Umwegen erreichen.

Nun entstand in Triest der Wunsch, auf kürzerem oder denn doch nicht viel längerem Wege den Brenner zu erreichen, was, nachdem die Linie Villach-Brixen im Bau stand und später dem Betriebe übergeben wurde, durch eine Verbindung Villachs mit Triest über den Predil möglich erschien.

Dabei übersah man, daß eine Concurrenz Triests mit Venedig in genannter Richtung nur bedingt möglich ist und daß dafür nur Opfer gebracht werden können, soweit die Interessen des Staates damit zu vereinbaren sind.

In der That ist Venedig nur so lange vom Brenner in einer von Triest aus concurrenzfähigen Entfernung, als die italienische Regierung nicht gewillt oder in der Lage ist, directere Bahnen in dieser Richtung herzustellen. Schon die projectirte Bahn von Treviso über Bassano und die Val Sugana nach Trient und in noch höherem Maße eine Bahn von Conegliano

über das Thal von Ampezzo nach Toblach oder Niederndorf im Pusterthale würden jede Concurrenz von Triest aus, bezüglich der Kürze des Weges, ganz unmöglich machen.

Daß die italienische Regierung aber zu dem Baue jener Linien gelangen muß, ist außer Frage, denn nur in solcher Weise kann sie auch Venedig an dem großen Handelsverkehre durch das adriatische Meer theilnehmen lassen. Brindisi würde von diesem Verkehr nur denjenigen Theil auf sich zu nehmen vermögen, welcher eine Eisenbahnfracht zu ertragen im Stande ist. Der Rest würde noch immer groß genug sein, um die Thätigkeit anderer Häfen in Anspruch zu nehmen.

Wenn die italienische Regierung zur Berücksichtigung jener vorzugsweise Venedig interessirenden Linien noch nicht gekommen ist, so dürfte die Ursache darin zu finden sein, daß Italien in erstaunlich kurzer Zeit ein Netz von Hauptbahnen erhalten hat, welches die Arbeitskraft der Regierung und die Geldkräfte des Landes in vollen Anspruch genommen hat.

Der Bau des Hafens von Brindisi hat überdies für die italienische Regierung augenblicklich eine größere Bedeutung gewonnen, als die Herstellung von entsprechenden Einrichtungen in Venedig, und wenn auch Brindisi seiner Lage nach, an einer versandeten, den heftigsten Stürmen des adriatischen Meeres ausgesetzten Küste in nautischer Beziehung mit Venedig und noch weniger mit den Häfen der adriatischen Ostküste concurriren kann, so erfüllt es denn doch den Zweck, die erste Verbindung Europas zu sein, welche dem Canal von Suez Rechnung trägt.

Wenn wir indeß die Concurrenzfähigkeit Triest's mit Venedig vom Standpunkte des kürzeren Weges zum Brenner, also zum Beispiel bis Brixen in's Auge fassen, so wird wohl auch der Umstand zu berücksichtigen sein, daß die Entfernung von Triest über Görz und den Predil bis Brixen über Villach annähernd 50 österreichische Meilen mit bedeutenden Steigungen beträgt, während der Weg auf der bestehenden Eisenbahn Venedig-Verona Brixen 41 Meilen auf meist ebenem Boden lang ist, daß also, wenn man die Steigungen, welche auf der ersteren vorkommen, berücksichtigt und vielleicht gar das längst verlassene, aber zu Gunsten der Predilbahn wieder hervorgeholte System der sogenannten virtuellen Längen in Rechnung bringt, eine Concurrenz der Predilbahn von Triest nach Brixen der Länge des Weges

nach schon jetzt bei der bestehenden Bahn von Venedig über Verona nach **Brixen gar nicht denkbar** und nur möglich ist, weil Triest, abgesehen von einer größeren commerciellen **Regsamkeit**, dem Seeverkehr Erleichterungen und die Möglichkeit des Anschlusses an den Eisenbahnverkehr bietet, welche in Venedig nicht zu erreichen sind. Die Rechnung mit Tarifmeilen würde aber für die Linie Triest-Predil-Brixen noch ungünstigere Resultate geben.

Damit wollen wir eines der gewichtigsten Argumente in's rechte Licht gestellt haben, welches für die Predillinie sprechen soll. Unserer Ansicht nach glauben wir den Satz feststellen zu dürfen, daß die Concurrenzfrage Triest's gegenüber Venedig bei Festsetzung der Trace von Villach, respective Tarvis nach Triest, gar keine reelle Grundlage und Bedeutung besitzt, höchstens für Diejenigen, welche es nicht der Mühe werth finden, dieselbe eingehend zu erörtern. Damit wollen wir indeß nicht behaupten, daß eine kürzere Verbindung Triest's mit dem Brennerübergange keinen Vortheil haben könne, es soll nur ein für allemal dieses Concurrenz-Argument, von dem bisher so viel gesprochen wurde, aus dem Felde geräumt werden.

Wie wir bereits erwähnt haben, verlor sich in dem Streite, ob Predil, ob Laak, der Gedanke, daß es ein Gebot der Nothwendigkeit ist, zwei Völkercomplexe wie Oesterreich und Italien in commerzieller Beziehung einander näher zu bringen und deren Interessen durch leichteren Verkehr in günstiger Weise zu beeinflußen und zu verschmelzen.

Vorläufig besteht nur Eine Verbindung dieser Art, und zwar die mittelst der Südbahn. Ein Blick auf die Karte zeigt aber, daß diese Verbindung wohl den südlichen Theilen der Monarchie und dem Productenverkehr mit und über Norditalien zu dienen vermag, daß aber die großen Umwege, welche um den Golf von Triest von der Südbahn gemacht werden, in keinem Falle unserer im Norden und Nordosten der Monarchie ausgebreiteten Industrie zu Gute kommen können.

Um dieser, nunmehr erstarkenden und im Weltverkehr Wichtigkeit erlangenden Industrie Märkte zugänglich zu machen, welche einer Bevölkerung von nahe an 25 Millionen Seelen entsprechen; um dieselbe der Vortheile theilhaftig werden zu lassen, welche ein directer Handelsverkehr mit dem Königreiche Italien mit sich bringen muß, ist es vor Allem erforderlich, die Mittel-

punkte unserer Industrie in Böhmen, Mähren, Oesterreich, Steiermark und Kärnten auf dem kürzesten Wege mit den Hauptbahnen Italiens in Verbindung zu setzen.

Abgesehen von der noch zu gewärtigenden Entwicklung unseres Eisenbahnnetzes — zur Verbindung der nach Westen laufenden Bahnen, in der Richtung Nordsüd, welche leider durch hohe Gebirgsketten sehr erschwert werden — ist es die Rudolphs-Bahn, welche schon jetzt an einem ihrer Endpunkte in unmittelbarer oder mittelbarer Schienenverbindung mit den Gebieten unserer Industrie steht. An ihrem südlichen Auslauf hat diese Bahn aber leider keine solche Entwicklung erhalten, um den Interessen der von ihr durchzogenen oder mit ihr in inniger Verbindung stehenden Länder zu entsprechen.

Einerseits mit Laibach an der Südbahn, andererseits mit der Pusterthalbahn, in Villach wieder mit der Südbahn in Verbindung gebracht, hat sie keine Selbstständigkeit erlangen können, fristet eben nur ein von der Südbahn abhängiges Leben und kann in letzter Auflösung nach keiner Seite hin dem Zwecke des Verkehrs entsprechen und insbesondere nicht der Ausfuhr industrieller Erzeugnisse dienen. Tarvis liegt zwar nur wenige Meilen von der Grenze, deren Ueberschreitung einen Verkehr mit einem starkbevölkerten Lande eröffnet würde, aber die Ueberschreitung dürfte vorläufig noch in Frage stehen, da anscheinend die zum Theile wohl nicht ganz begründeten Local-Interessen Triest's jenen des Staates den Vorrang abgewonnen haben. Von dem Anschluß über Tarvis an das italienische Bahnnetz fürchtet man eine Schädigung des Triester Handels, die in der That gar nicht denkbar ist und nur von Denjenigen geglaubt wird, deren geographische und volkswirthschaftliche Kenntnisse nicht auf eigenem Studium und selbstständigem Denken beruhen. Leider müssen wir in dieser Beziehung unsere industriellen Mittelpunkte der Unkenntniß und Nichtberücksichtigung ihrer eigenen Interessen anklagen, und bedauern, daß es in Oesterreich keinen Handelsstand gibt, der in seinem eigenen Interesse dahin zu wirken vermöchte, dem directen Verkehre zum Siege zu verhelfen und endlich einmal unsere Industrien nach der eigenen Küste auf das eigene Meer zu bringen und sie dem Weltverkehr in directer Weise zugänglich zu machen. Während wir auf der anderen Seite die Nachbarn Italiens sind, überlassen wir es dem deutschen Handel, die Märkte

jenes angrenzenden Landes allmälig zu beherrschen und mit Waaren zu versehen, deren einige vielleicht aus unseren eigenen industriellen Gebieten stammen.

Die norddeutschen Handelshäfen streiten sich um die Ausbeutung unserer Industrie, und wir finden es nicht der Mühe werth, in unserer nächsten Nähe den directen Verkehr mit den angrenzenden Völkern in die eigene Hand zu nehmen. Wozu arbeiten wir, wenn wir diese Arbeit in der entsprechendsten Weise nicht zu verwerthen suchen wollen? Ist es doch gewiß, daß, je größer der Kreis der Abnehmer, desto ausgedehnter und, was noch mehr ist, desto regelmäßiger die Erzeugung, warum sollen wir diesen Kreis nicht erweitern, indem wir vor Allem die uns nächsten Gebiete heranziehen?

Wohin will man sich denn wenden, wenn man es verschmäht, mit einer Bevölkerung von 25 Millionen Menschen in directeren Verkehr zu treten, deren Thätigkeit bekannt, deren Erzeugnisse und Producte auch bei uns Absatz finden? Was nennt man Handel und Verkehr, wenn der Nachbar davon nicht berührt werden soll, wenn wir uns isolirt halten wollen von den großen Straßen nach einem ansehnlichen Handelsgebiete?

Der gegenwärtige Güteraustausch mit Italien ist kein bedeutender, wenn man die Nähe beider Länder und ihre Verbrauchsfähigkeit in Betracht zieht. Der Werth desselben beschränkt sich auf etwa 45 Millionen Gulden, wovon etwas weniger als die Hälfte auf die Einfuhr in Oesterreich entfällt. Der Transitohandel und zwar mit Ausnahme jenes von Triest ist aber ein sehr bedeutender und entspricht einem Werthe von über 330 Millionen Gulden, wovon 200 Millionen Gulden auf den Transitohandel nach Italien entfallen. Der Werth des Transitohandels von 1851 bis 1860 war nahe an 253 Millionen, wovon 117 Millionen nach Italien gingen. Die Steigerung des Verkehres im Allgemeinen würde aber eine weitaus größere sein, wenn das wichtigste Industriegebiet Oesterreichs, Böhmen mit Italien auf directem Wege in Verbindung treten könnte.

Die politischen Verhältnisse der letzten Jahre haben uns darauf hingewiesen, in Frieden und Freundschaft mit Italien zu leben, das nunmehr eine Macht geworden, welcher in jedem Falle unsere Berücksichtigung zugewendet werden muß. Die äußere Politik Oesterreich-Ungarns ist demgemäß bemüht, das gute Ein-

vernehmen mit der italienischen Regierung zu wahren und zu fördern. Aber die Diplomatie gebietet nur über ein Feld, das in Schrift und Wort ein Einverständniß möglich macht, sie rechnet mit Factoren, welche mehr der politischen Vernunft, als den materiellen Interessen ihre Grundlage verdanken.

Ein festeres Band wird aber gezogen, wenn nicht allein die Regierungen die Ueberzeugung der Nothwendigkeit freundschaftlichen Zusammengehens gewonnen, sondern wenn die Völker einen Interessenbund eingehen, den selbst politische Meinungsverschiedenheiten zwischen den jeweiligen Regierungen kaum zu zerstören im Stande sind.

Wenn das Wohl und Wehe der Einzelnen in einem Lande abhängig wird von der Eintracht und von dem ungestörten Verkehre mit einem anderen Lande, dann können wohl vorübergehende Stürme über Beide hinweggehen, aber die Völker einigen sich bald wieder auf dem Boden der materiellen Interessen, auf welchem sie gewohnt waren, sich auszugleichen und zu ergänzen.

Es liegt also im Interesse der Politik, daß die österreichische Monarchie sich mit Italien materiell verbinde, daß beide Reiche sich fester an einander knüpfen, als es auf diplomatischem Wege geschehen kann. Die Freundschaft aus politischer Ueberzeugung ist sehr löblich, die Freundschaft aus Gewohnheit und aus Interesse ist aber sicherer und fester.

In diesem Sinne ist es also nicht nur commerziell richtig, sondern auch politisch klug, daß die einzige mögliche Eisenbahn aus den productivsten Theilen Oesterreichs in Italien ihren Anknüpfungspunkt finde und einen Verkehr belebe und fördere, welcher den beiderseitigen materiellen und politischen Interessen entspricht.

So viel es scheint, bewirbt sich auch Italien um diese Verbindung mit unserem Eisenbahnnetze über Ponteba, und darüber kann wohl kein Zweifel sein, daß die italienische Regierung nicht die Concurrenz Venedigs mit Triest über den Brenner im Auge hat, die, wie wir gezeigt haben, für Italien, auf den bestehenden Bahnen möglich und durch Abkürzungen auf italienischem Gebiete ganz und gar sichergestellt werden kann, sondern nach einem wichtigeren Ziele strebt, dem nämlich, den Nordosten Europa's sich zu erschließen und Italien Märkte in Oesterreich zu eröffnen, auf welchen der Austausch der Güter möglich und wo Venedig seine nautisch-merkantile Thätigkeit zu verwerthen vermag.

In dieſer Richtung iſt es, wo zum Vortheile Oeſterreichs ſich eine Concurrenzfrage bilden kann, welche Trieſt berühren mag, welcher es aber in jedem Falle gewachſen ſein wird, wenn es den Einrichtungen nicht entgegentritt, die dem Hafen von Trieſt Vortheile ſichern, deren Venedig ſich niemals erfreuen kann, weil ſeine Lage und die Verhältniſſe ſeiner Lagune der Schifffahrt Schwierigkeiten entgegenſetzen, welche nur durch Zeit und Geld, alſo nur durch Vertheuerung der Waare zu bewältigen ſind.

In techniſcher Beziehung dürften die Bemerkungen des k. k. Baurathes F. Semrad, der bekanntlich für die Predillinie eingenommen iſt, in einer Denkſchrift über Ponteba und Predil von Werth ſein.

Derſelbe ſagt unter Anderem, nachdem er die Vor- und Nachtheile beider Tracen verglichen:

„Blos techniſche und ökonomiſche Rückſichten ſprechen daher unbedingt für die Pontebalinie. Die Intereſſen des Staates und jene von Trieſt dürften ſich jedoch ohne Zweifel der Predillinie hinneigen.“

Was die letztere Bemerkung anbelangt, ſo haben wir dargethan, daß dieſe beiden Linien nichts mit einander gemein haben, daß die Ponteba-Linie zur directen Verbindung Oeſterreichs mit Italien zu dienen hat, während die Predil- oder eine andere Linie die Beſtimmung haben ſoll, unſerer Induſtrie den kürzeſten Weg zum Meere auf öſterreichiſchem Boden zu verſchaffen und dadurch der Rudolphsbahn der Verkehr mit Italien einerſeits, mit dem Meere andererſeits zu ſichern, wodurch ihre Lebensfähigkeit und Zukunft ſich günſtig geſtalten und ihr Betrieb dem Staate nicht zur Laſt fallen wird.

Staatliche Intereſſen bedingen demnach, daß nebſt der Fortführung der Rudolphs-Bahn bis zum Meere auch die Verbindung derſelben über Ponteba mit dem italieniſchen Netze angefügt werde.

Baurath Semrad ſagt ferner:

„Die Pontebalinie hat gegen die Predillinie beſſere Steigungsverhältniſſe, denn auf erſterer iſt das Steigungsmaximum 1/70, auf letzterer hingegen 1/40. Die Kulmination der Linie oder die Waſſerſcheide wird bei Saifnitz (Pontebalinie) mit unbedeutenden Arbeiten und offen überſchritten, während bei der Predillinie die Waſſerſcheide mit einem 1100 Klafter langen Tunnel zu durchbrechen iſt und überdies noch um 80 Klafter höher liegt.

„Wenn von allen anderen Nebenumständen, welche bei beiden Linien die Anlage einer doppelspurigen Bahn bedingen, abstrahirt wird, wird für die Pontebalinie die Anlage einer einspurigen Bahn ausreichen, während bei der Predillinie für die Gebirgsbahn Saago-Tarvis mit Steigungen bis 1/40 wegen Theilung der Züge eine doppelspurige Bahn kaum entbehrt werden kann."

Wir glauben, daß es kaum möglich ist, eingehender zu beweisen, daß der Vorschlag, welchen die Parteigänger machen, die Predilbahn mit einer Zweiglinie nach Italien bei Caporetto zu versehen, um sich den Verkehr mit diesem Lande zu sichern, auf einer Mißachtung der Bedingungen ruht, welche erfüllt werden müssen, um die Güterbewegung so billig als nur immer thunlich herzustellen.

Wenn man bedenkt, daß die durchschnittliche Belastung eines Zuges auf dem Predil kaum 100 Tonnen übersteigen dürfte, während auf der Pontebabahn diese Belastung zu mindestens 160 Tonnen im Mittel angenommen werden darf, so wird man sich einen Begriff von der Betriebsfähigkeit der einen im Vergleich zur anderen Bahn machen können. Denn dieselbe Kraft, welche auf der Pontebabahn 160 Tonnen fördert, wird auf der Predilbahn nur 63 Percent dieses Gewichtes bewältigen, wodurch die Kosten des Betriebes mindestens im Verhältnisse von 63:100 gesteigert werden.

Wenn man aber auch die Erhaltungskosten im Auge behält, so dürften wir nicht weit von der Wahrheit entfernt sein, wenn wir behaupten, daß jede Meile Betriebes auf dem Predil doppelt so viel kostet, als auf der Pontebabahn, so weit nämlich die Maximalsteigungen zu bewältigen sind. Da aber auch ein größeres Capital für die Meile der Predilbahn zu verzinsen ist, so ist zweifellos, daß durch die Leitung des Verkehrs zwischen Italien und Oesterreich über den Predil derselbe sehr vertheuert werden muß, und daß bei der Predillinie die Garantie des österreichischen Staates auch aus diesem Grunde sehr wahrscheinlich wird in Anspruch genommen werden müssen, um die Betriebs- und Verzinsungsauslagen der Bahn zu decken.

Die Folge davon wird sein, daß der italienische Verkehr mehr und mehr nach dem Norden und Westen gedrängt und nach Oesterreich nahezu unmöglich gemacht wird.

Das kann aber weder in politiſcher noch in commerzieller Beziehung die Abſicht der öſterreichiſchen Regierung ſein, der es wahrlich nicht zugemuthet werden darf, Bahnen zu garantiren, welche einem Verkehrszwecke nicht entſprechen, blos weil einzelne Stimmen eines Hafenplatzes ſich gegen eine innigere Verbindung Oeſterreichs und Italiens ausſprechen und andere der Agitation zum Opfer fallen.

Uns thut der Friede und das auf ſicherer Grundlage gefeſtigte Einvernehmen Noth, wie ſehr Manche auch dagegen eifern und agitiren mögen.

II.

Wir haben nachzuweiſen verſucht, daß die Rudolphsbahn berufen iſt, insbeſondere der ſich raſch entwickelnden öſterreichiſchen Induſtrie die Möglichkeit zu bieten, die Märkte Italiens zu erreichen und ſich ein großes Abſatzgebiet auf directem Wege zu ſichern, das von einer Bevölkerung von nahe an 25 Millionen Menſchen bewohnt iſt. Mit dieſer Verbindung iſt aber noch lange nicht der Aufgabe genügt, welche in commerzieller Beziehung gelöst werden muß, wenn wir Theil nehmen wollen an dem großen Handel der vorgeſchrittenſten Nationen. Zu dieſem Zwecke müſſen unſere Mittelpunkte der Erzeugung auf dem kürzeſten Wege mit dem Meere in Verbindung gebracht werden.

Ein Blick auf eine Karte genügt, um die Ueberzeugung zu gewinnen, daß dieſe Aufgabe durch die Rudolphsbahn gelöst werden kann, ſobald dieſelbe an ihrem ſüdlichen Auslaufe auf entſprechende Art nach Trieſt geführt wird. Die gegenwärtige indirecte Verbindung mittelſt der Abzweigung Tarvis-Laibach und der Südbahn kann in dieſem Sinne keinen Anſpruch auf Bedeutung machen, ſie iſt vielmehr im erſten Theile dazu beſtimmt, zur Vervollſtändigung des Netzes nach dem Südoſten, insbeſondere nach Dalmatien, einen Anhaltspunkt zu bieten.

Betrachtet man die Hauptrichtung der Rudolphsbahn gegen Norden, ſo ſieht man, daß dieſelbe mit Ueberwindung vieler Schwierigkeiten bei S. Valentin, nahe an Linz in die Eliſabeth-Weſtbahn mündet, welche mit ihrer Abzweigung Linz-Budweis als Verlängerung der Rudolphsbahn angeſehen werden kann. Von hier aus führt aber die Franz Joſephbahn direct nach Prag, nach dem kohlenreichſten Gebiete Böhmens, und in's wichtige

Elbethal. Den Lauf dieser Bahnen gegen Norden fortsetzend, erreicht man auf directen Schienenwegen Dresden und Berlin und die norddeutsche Küste. Triest und Hamburg sind damit auf dem kürzesten Wege verbunden. Eine directe Verbindung Linz-Brünn und die Bahn von Amstetten nach Iglau können nicht lange mehr auf sich warten lassen und hängen so unmittelbar mit den von der Rudolphsbahn vertretenen Verkehrsinteressen zusammen, daß, sobald diese letztere ihren Weg einerseits nach Italien, andererseits nach Triest gefunden haben wird, kein Zweifel an dem Zustandekommen jener Bahn obwalten kann. Hier ist es, wo das Verkehrsgebiet der Rudolphsbahn sich an jenes der Südbahn anschließt und das nicht minder wichtige Oderthal erreicht wird, das die kürzesten Schienen-Verbindungen Triest's mit der Ostsee in sich schließt.

Wenn es wahr ist, daß, wie v. Weber in seinem Handbuche für specielle Eisenbahnkunde sagt, der Mensch erst durch den Verkehr zum Culturwesen wird, so entspricht wohl keine Verbindung diesem hohen Zwecke besser als die Rudolphsbahn, welche die vorgeschrittensten Gebiete Oesterreichs und Deutschlands mit jenen Italiens und mit dem, allen Handel und Verkehr belebenden Meere in unmittelbare Berührung bringt, während sie Provinzen Oesterreichs durchzieht, deren reiche Schätze nur der Verbreitung von Wissen und Können bedürfen, um einer tausendfältigen Verwerthung entgegen zu gehen.

Insbesondere ist es dieses adriatische Meer, das eine so große Rolle in der Cultur- und Handelsgeschichte unseres Welttheiles gespielt hat, welches segensreich zurückwirken muß auf Oesterreich, das, soll es seiner Aufgabe unter den Staaten Europa's gerecht werden, nicht länger dem Seeverkehre, dem Welthandel fremd bleiben und in einer merkantilen Abhängigkeit von anderen Culturvölkern verharren darf, eine Abhängigkeit, welche für die Machtfrage und die politische Selbstständigkeit von größter Bedeutung ist. Diese Unmittelbarkeit des Handels ist in Oesterreich leider noch nicht zur Wahrheit geworden, weil einerseits frühere Regierungen eine völlige Isolirung von allem geistigen und mithin auch materiellen Verkehre anstrebten, andererseits weil die Verbindungen des Inlandes mit dem Meere durch die Gestalt des Bodens außerordentlich erschwert sind und dadurch dieses Meer noch zu wenig gekannt und nach seinem Werthe gewürdigt wird.

Aber trotz alledem bestanden zur Zeit, in welcher die Eisenbahnen noch nicht eingeführt waren, zwei Verkehrswege, die wir heutzutage nicht mehr vollständig besitzen. Der eine dieser Verkehrswege, die Straße von Triest über Laibach und Graz nach Wien, verband das Innere des Reiches mit dessen bedeutendstem Hafen, wie es gegenwärtig die Südbahn thut. Aber wie diese keine eigentliche Bedeutung für die nördlich und nordwestlich von derselben gelegenen Gebiete, namentlich für die böhmischen Industriebezirke, besitzen kann, so konnte auch jene Straße dem Verkehre der nördlichen Monarchie mit dem Südwesten nicht genügen, und es bestand eine zweite Straße, welche insbesondere dem Verkehre mit Italien diente und über Pontеba und Klagenfurt in's Innere Oesterreichs eindrang und den Norden Oesterreichs mit dem Meere verband. Das waren schon seit den Zeiten der Römer die zwei Hauptadern des Verkehrs, und die letztere über Pontеba hatte noch den großen Vortheil, auch dem Seeverkehre von Venedig zu dienen, und war demgemäß in allen Zeiten für den Handel von außerordentlicher Wichtigkeit.

Während aber Triest, wenn auch spät, durch eine Eisenbahn mit Wien in Verbindung gesetzt wurde, während die Brennerbahn den Verkehr von Italien mit Deutschland namhaft erleichterte, blieb die alte Handelsstraße über Pontеba, die Verkehrsader österreichischer Industrie, in ihrem früheren Zustande und trug nichts mehr zum Wohlstande der von ihr durchzogenen Länder bei. Der italienische Handel und Verkehr aber entwickelte sich nach anderen Richtungen und verließ die altgewohnten Wege, die dem Fortschritte nicht gefolgt, dem Geiste der Zeit nicht angepaßt waren. Wohl baute man die Rudolphsbahn, als sie aber dem Ausfuhrsthore, der Grenze bis auf wenige Meilen nahekam, da verwirrten sich die Gedanken, man baute die Bahn von Tarvis nach Laibach, noch ehe das Stück Villach-Tarvis zu Stande gekommen, vermehrte um ein Erkleckliches die vom Staate zu zahlenden Garantiekosten der Hauptbahn durch Zugabe einer mit dieser nicht zusammenhängenden, also wenig einträglichen Bahnstrecke, und überließ die Entscheidung der Frage über die Weiterführung der Rudolphsbahn den Parteien, zum Schaden der Bahn, des Handels und Verkehrs und der Staatsfinanzen.

Dabei trat die gewöhnliche Erscheinung zu Tage, daß die Aussprüche der technischen Organe sich je nach dem Sinne änderten,

welchen man den leitenden Persönlichkeiten beilegte. Die individuellen Interessen traten in den Vordergrund, schafften die Pontebafrage aus der Welt und verwirrten so sehr die Angelegenheit der Führung der Rudolphsbahn bis zum Meere, daß es viel Mühe kosten wird, um mindestens diesen Zweck zu erreichen. Fast schiene es, daß dabei Diejenigen siegreich hervorgehen sollen, die keine Festigung der Freundschaft Oesterreichs mit Italien, keine Entwicklung des Verkehrs der Monarchie mit ihrem Haupthafen wollen und die Schädigung Oesterreichs einerseits, die Entfremdung Triest's andererseits anstreben.

Wie dem immer sein möge, gewiß ist, daß solche Parteien bestehen und thätig sind, daß sie in der Wahl der Mittel nicht wählerisch, aber klug genug vorgehen, indem sie alle Diejenigen an sich heranziehen, welche entweder durch persönliche Interessen oder durch Unkenntniß der Verhältnisse sich zu einer Allianz verführen lassen, welche in erster Linie den Staat, dann aber auch Triest selbst in hohem Grade benachtheiligt.

Bei Erledigung dieser Frage, der Fortführung der Rudolphs-Bahn einerseits nach Italien, andererseits bis zum Meere, handelt es sich um die höchsten Interessen der Monarchie, um die Zukunft ihres Handels und Verkehrs und um jene ihrer industriellen Thätigkeit.

Die Erreichung dieser doppelten Verbindung ist Hauptsache, vor ihr müssen alle anderen Nebenzwecke weichen und die Interessen Einzelner jenen der Mehrzahl untergeordnet bleiben.

Was die Pontebabahn anbelangt, so besteht über die Richtung der Trace kein Zweifel, und sie kann ohne Weiteres in Angriff genommen werden, sobald die italienische Regierung den Anschluß an ihr Bahnnetz möglich macht, worüber nunmehr kein Zweifel obwaltet. Die Kosten von Tarvis bis zur Reichsgrenze sind aber so geringfügig im Verhältniß zum Gewinne, welcher dadurch dem Staate und speciell der Rudolphsbahn wird, daß es unter anderen Verhältnissen unbegreiflich scheinen könnte, ein Ziel aus den Augen zu lassen, das man nach anderen Richtungen selbst mit größeren Opfern zu erreichen sucht, weil es keines Beweises bedarf, daß die vermehrten Verbindungen mit anderen Staaten den eigenen Handels- und Verkehrskreis erweitern, vermehrte Geschäfte zu Tage fördern, welche wiederum zu einer vermehrten Thätigkeit der Bevölkerung im productiven Sinne den

Anſtoß geben. Daß man gerade die italieniſchen Märkte davon ausſchließen müſſe, iſt weder volkswirthſchaftlich noch politiſch zu begründen.

Was Trieſt aber anbelangt, ſo kann dieſes nur dabei gewinnen, wenn es das Ziel feſthält, der wichtigſte Hafen Oeſterreichs zu ſein, gegen welchen naturgemäß alle Handelsintereſſen des Nordens und Nordoſtens gravitiren müſſen, ſoferne ſie den Beziehungen mit dem Oriente, mit Egypten, mit dem rothen Meere und mit Oſtaſien dienen.

Die Vervollſtändigung der Rudolphsbahn gegen Trieſt ſoll dieſem zu erreichenden Ziele entſprechen und nicht die Concurrenz mit Venedig, welche hier gar nicht in Frage kommen kann, ermöglichen. Die Schweiz, welche man dabei vorzugsweiſe im Auge hat, ſowie das Rheingebiet entziehen ſich von ſelbſt dem directen Verkehr mit Trieſt, nachdem nicht nur die Brennerbahn den italieniſchen Häfen die kürzeſte Verbindung gegenwärtig ſichert, ſondern auch andere Alpenbahnen zur directen Verbindung Italiens mit der Schweiz und mit dem Rheine in Bau ſind oder in der Folge zur Ausführung kommen werden und jene Verbindung in ſolcher Weiſe herſtellen dürften, daß eine Concurrenz Trieſt's in dieſem ihm fremden Handelsgebiete gar nicht denkbar ſein kann.

Der kleinliche, wenn auch müheloſe Gewinn der nach Ausbau der oberitalieniſchen Bahnen von dieſem Gebiete für Trieſt noch abfallen mag, kann unmöglich in's Gewicht fallen. Dieſer Seehafen muß vor Allem und zunächſt ſuchen, wie ſehr auch Manche dagegen eifern mögen, dem öſterreichiſchen Handel und öſterreichiſchen Intereſſen zu dienen. Politiſche, commerzielle und geographiſche Verhältniſſe weiſen Trieſt nach dem Norden und Oſten, und bieten für dasſelbe einen Wirkungskreis dar, der ſo groß, ſo weltbedeutend iſt, daß er in Europa kaum ſeinesgleichen findet und auf welchem kein Concurrent aufzutreten vermag, wenn der Handelsſtand Trieſt's ſeiner Aufgabe gewachſen bleibt, und wenn von ihm die Auswüchſe entfernt werden, welche ſich in den letzten Decennien dem geſunden Körper angeſetzt haben.

Wenn man bedenkt, daß Trieſt gegenwärtig kaum mehr als 20 Percent des öſterreichiſchen Bedarfes an ſolchen Gütern deckt, welche aus Egypten und von den Küſten des rothen Meeres und Indiens herbeigeſchafft werden können, ſo wird man nicht bezweifeln können, daß dieſe Einfuhr, abgeſehen von dem aus Trieſt zu

deckenden Bedarfe anderer Länder, schon mit Rücksicht auf Oesterreich-Ungarn einer namhaften Steigerung fähig ist. Diese Steigerung wird aber erst dann möglich sein, wenn gleichzeitig eine vermehrte Ausfuhr von Gütern aus Oesterreich über Triest in Aussicht steht, denn in letzter Instanz kann es keine wohlfeilen Tarife, keinen belebteren Verkehr geben, wenn die Schiffe von Triest in Ballast abgehen müssen, oder wenn die Bahnzüge keine genügenden Ladungen nach Triest führen. In beiden Fällen müssen die Kosten einer nicht verwertheten Kraftentwicklung auf die Waare geschlagen werden und der directe Verkehr wird dadurch so sehr vertheuert, daß ein weiter Umweg sich lohnt und mit dem ersteren siegreich zu concurriren vermag.

Die Aufgabe, welche Triest als österreichischer Haupthafen zu lösen hat, ist nicht nur die, einem Einfuhrs- und Durchzugs-Verkehre zu dienen, sondern im vollstem Maße, also auch in industrieller Beziehung ein Ausfahrhafen der Monarchie zu sein.

Der Rudolphsbahn fällt nun die Aufgabe zu: die mit österreichischen Fabrikaten beladenen Züge dem Meere zuzuführen und den Schiffen die gebrachten Güter zu übergeben, die Ausfuhr aus den productivsten Theilen der österreichischen Monarchie zu beleben und mit ihr eine vermehrte Einfuhr auf directem Wege möglich zu machen.

Wenn dann noch, in Folge der Canalisirung des Isthmus von Suez und in Folge der Planirung der Festländer durch Eisenbahnen, ein Theil des Weltverkehrs, wie Dr. J. G. Kohl in seinem trefflichen Aufsatze: „Ueber die geographische Lage und Weltstellung von Triest-Venedig" („N. Fr. Pr.," August 1872) sehr richtig bemerkt, wieder in seine alten Bahnen zurückzukehren anfängt, wenn dann noch Güterzüge vom Norden und Nordosten Europa's die alten Fahrstraßen wieder beleben, dann wird Triest eine Größe und eine Wichtigkeit erlangen, welche seiner natürlichen Stellung im adriatischen Meere entspricht, aber in keinem Falle dadurch gewonnen werden kann, daß ein Theil des Brennerverkehres nach Triest, statt nach Venedig gelenkt wird, oder daß man eine Verbindung Oesterreichs mit Italien momentan zu hindern trachtet, welche trotz allen Widerstandes dennoch früher oder später zu Stande kommen wird und muß.

III.

Wir nehmen als feststehend an, daß die Pontebabahn zur Verbindung Oesterreichs mit Italien gebaut werden müsse, und haben zur Genüge dargethan, daß dieselbe durch eine andere Verbindung über Caporetto und den Predil nicht ersetzt werden kann.

Gegenwärtig wollen wir an der Hand des Regierungsberichtes untersuchen, welche Vortheile die Trace über den Predil gegenüber derjenigen über Laak oder umgekehrt besitzen mag.

Wir gehen hiebei von der Ueberzeugung aus, daß die Concurrenzfrage bezüglich Venedigs über den Brenner nicht in Betracht kommen kann, sondern, daß es Aufgabe der Rudolphsbahn ist, Triest auf dem kürzesten und billigsten Wege mit dem Elbe- und mit dem Oderthal in Verbindung zu setzen und sowohl den deutschen Märkten, wie unseren hervorragenden Industriebezirken das adriatische Meer zur Verbindung mit Egypten und mit dem Suezcanal näher zu bringen, also sowohl den deutschen Durchfuhrverkehr, als den directen eigenen Handel mit den reichsten Gebieten der Erde möglich zu machen.

Die Hauptrichtung der Rudolphsbahn erleidet, soferne man Triest im Auge behält, bei der Station Launsdorf in Kärnten eine westliche Ablenkung gegen Tarvis, wir werden sonach diese Station als Ausgangspunkt wählen, von welchem aus Vergleiche zwischen beiden Tracen anzustellen sind.

Nach dem Regierungsberichte, in welchem die Trace Laak-Launsdorf nicht im Einzelnen dargestellt wird, vielmehr die Einmündung der Laaker Bahn in Klagenfurt ohne weitere Motivirung angenommen wird, ist nicht Launsdorf, sondern St. Veit als Ausgangspunkt gewählt. Danach ergäbe sich

Triest-Görz-Predil-Tarvis-St. Veit	331·6 Kilometer
Triest-Laak-Seeberg-Klagenfurt-St. Veit	224·4 „
mithin zu Gunsten der Laaker Trace	7·2 Kilometer

oder nahezu eine Meile.

Herr Baurath Semrad, welcher für die Predillinie eingenommen ist, also in keinem Falle zu Gunsten der Laaker Bahn spricht, berechnet die Längen wie folgt:

Servola-(Triest-) Laak-Seeberg-Launsdorf 31·35 Meilen, Servola-(Triest-) Laak-Loibl-Launsdorf 39·42 Meilen, Triest-Predil-Villach-Launsdorf 30·84 Meilen. Also in dem einen Falle

ist die Predillinie um beiläufig eine halbe Meile im Vortheil, in dem andern um beinahe ebenso viel im Nachtheil.

Nach alledem dürfen wir annehmen, daß die Bahnlängen in beiden Richtungen gleich sein werden und abgesehen von den Steigungen keinen Gegenstand des Streites bilden können.

Während aber bei der Prediltrace die Strecke Villach-Launsdorf bereits in Betrieb, Villach-Tarvis aber im Bau steht, müßte die ganze Bahn Triest-Laak-Launsdorf gebaut werden, was unter gleichen Verhältnissen für den Predil sprechen würde.

Läßt man vorläufig die Hafenfrage, die wir später behandeln wollen, als nicht ganz zur Eisenbahn gehörig aus dem Spiele und ebenso die Zugabe der Verbindungsbahn St. Andrea-Südbahn, welche als solche nicht zur Rudolphsbahn gehören kann, so stellen sich die Kosten

der Predilbahn bis Tarvis auf . . 35,900.000 fl.
der Bahn von Triest nach Laak auf 27,900.000 „
also letztere geringer um . . . . . 8,000.000 fl.

Unsere Bahn soll aber nicht in Laak, sondern in Launsdorf münden.

Die Länge von Laak-Seeberg-Klagenfurt gibt der Regierungsbericht zu 88·2 Kilometer an, während Triest-Laak 119·2 Kilometer beträgt. Der Kilometer Bahnlänge kostet demnach auf letzterer Trace 236.000 Gulden. Würde der Kilometer auf der Strecke Laak-Klagenfurt im Durchschnitte dieselben Kosten verursachen, so würde für Laak-Klagenfurt eine Kostensumme von 22 Millionen Gulden erforderlich sein, also um 14 Millionen Gulden mehr als auf der Prediltrace bis nach Tarvis.

Wir wollen gänzlich davon absehen, daß im Regierungsberichte die Trace Triest-Laak durch alle nur denkbaren Zuthaten belastet wird und daß die Bevorzugung der Prediltrace augenscheinlich hervorgeht. Wir lassen mithin für die Laaker Trace diesen Nachtheil gelten, ja wir nehmen an, daß der Ausgangspunkt Launsdorf sein müsse, wodurch nach den hier gemachten, mit dem Regierungsberichte übereinstimmanden Annahmen die zu berücksichtigenden Kosten 19 bis 20 Millionen mehr betragen dürften als bei der auszubauenden Linie Tarvis-Predil-Triest.

Wenn auch die Bahn in der Richtung gegen Tarvis nach unserem Dafürhalten bei dem Weiterbau über Ponteba genügende Verwerthung findet, und wenn auch durch den Bau über Laak

nach Launsdorf ein Stück Landes eine befruchtende Eisenbahn erhalten würde, so ist es mit Rücksicht auf die Interessen des Nationalreichthums geboten, diesen Mehrbedarf im Auge zu behalten und denselben für den Fall in Anschlag zu bringen, als die Predilbahn von Görz nach Triest in der Weise auszubauen wäre, wie das Regierungsproject in Vorschlag bringt, worüber, abgesehen von der Nothwendigkeit, seitens der Regierung genauere Prüfungen und Untersuchungen der Trace Launsdorf-Laak-Triest zur Feststellung derselben und des Kostenpunktes zu liefern, wir uns einige Bemerkungen im Verlaufe dieser Schrift erlauben werden.

Wenn aber das Anlagecapital einer Bahn von Launsdorf über Laak nach Triest sich höher beziffern sollte als jener von Tarvis über den Predil nach Triest, so ist dagegen die Predillinie in militärischer Beziehung sehr ungünstig gelegen, denn sie läuft in unmittelbarer Nähe einer ganz unvertheidigten Grenze und würde im Falle eines Krieges Nachtheile mit sich bringen, welche nicht verkannt werden dürfen, oder Vertheidigungs-Maßregeln erheischen, welche den Staatsschatz sehr empfindlich berühren könnten. Ebenso nachtheilig ist in militärischer Beziehung die Trace längs dem Meere, wo mit einigen Kanonenschüssen von der Seeseite die Südbahn sowohl wie diese neue Bahn betriebsunfähig zu machen wären.

Von diesen Nachtheilen ist die Laaker Linie frei, ja sie ist militärisch umso vortheilhafter, als dieselbe ein Gebiet in der Nähe von Laibach durchzieht, welches in einem Kriege gegen unsere südlichen und südöstlichen Grenzen zu einem Lager für größere Truppen-Concentrationen ganz vorzüglich geeignet ist, indem dadurch nicht nur die Landgrenzen, sondern auch die Küste gedeckt, respective vertheidigt werden kann.

Daß Laibach mit der Zeit auch eine Eisenbahn von Dalmatien und Croatien aufzunehmen bestimmt ist, dürfte nicht zu bezweifeln sein, während es jetzt mit Agram schon direct verbunden ist.

In militärischer Beziehung verdient die Laaker Bahn entschieden den Vorzug, und zwar umsomehr, als nunmehr eine normalspurige Bahn den wichtigen Kriegshafen Pola mit dem Hauptnetze, Triest bei Seite lassend, verbinden und mit der Bahn Triest-Laak in sehr zweckmäßiger und für Triest und Pola gleich vortheilhafter Weise in directe Berührung setzen wird.

Wenn es indeß wahr ist, was ein militärischer Correspondent der „Deutschen Zeitung“ (4. Juni 1872) behauptet:

1. daß die Masse des Niederschlages auf dem Predil zur Winterszeit jeden Verkehr durch Wochen unmöglich macht;

2. daß die Beischaffung des für den Betrieb der Eisenbahn erforderlichen Wassers oft mittelst 40 bis 70 Klafter hoher gemauerter Pumpwerke aus der tief unter dem Bahnkörper liegenden Thalsohle bewirkt werden muß, dabei aber zur Zeit der Alles verheerenden Hochwässer, Lawinen und Felsenstürze ganz problematisch ist;

3. daß die Ausdehnung der Bahnhöfe sehr beschränkt und jeden größeren Verkehr, besonders bei Truppentransporten, unmöglich macht;

wenn das Alles wahr ist, so muß man sich unwillkürlich fragen, wie nicht nur die militärischen, sondern auch die Verkehrsinteressen im Allgemeinen gefördert werden sollen, und wie es möglich sein kann, daß die Regierung für eine Trace eintritt, welcher solche bedeutende Nachtheile anhaften.

Wir haben überdies gesehen, daß die Predilbahn dem Verkehre mit Italien nicht zu dienen im Stande sein kann und daß die Pontebalinie eine unabweisbare Nothwendigkeit ist. In diesem Falle würde also trotz der Predilbahn auch die Pontebabahn gebaut werden müssen, und es ist somit der Vortheil, den dieselbe in dieser Beziehung haben sollte, nicht vorhanden, es ist aber auch nicht zu bestreiten, daß es kaum erwünscht sein kann, bei dem Bestande der Pontebabahn auch noch eine Bahn über den Predil mit Rücksicht auf Italien zu besitzen.

In jedem Falle scheint es kaum denkbar, daß das Kriegsministerium diesem Bahnprojecte seine Zustimmung gegeben, ohne gleichzeitig auf die Vertheidigungsmittel bedacht gewesen zu sein, welche ein solcher Bau erforderlich machen würde. Daß diese letzteren in Befestigungen bestehen mußten, welche in diesem Terrain viele Millionen absorbiren würden, versteht sich von selbst.

Im Regierungsberichte werden die sogenannten virtuellen Längen der Bahnen verglichen. Danach würde sich eine um nahezu 113 Kilometer (15 Meilen) größere virtuelle Länge für Triest-Laak-St. Veit ergeben im Vergleich zu derjenigen von Triest-Predil-St. Veit. Die virtuellen Längen sind aber nach Principien gerechnet, welche nach keiner Richtung stichhaltig sein können. In

der That rechnet der Regierungsbericht diese Längen nach der Formel.

$$v^2 = a^2 + (280h)^2,$$

wo v die virtuelle Länge, a den horizontalen Abstand der Endpunkte, h den verticalen Abstand derselben vorstellt.

Setzt man $h = a/n$, wo n eine Verhältnißzahl vorstellt, welche der Steigung entspricht, so ist

$$v^2 = a^2 \left(1 + \left(\frac{280}{n}\right)^2\right),$$

und setzt man des Vergleiches halber $a = 1$, so erhält man

$$v^2 = 1 + \left(\frac{280}{n}\right)^2.$$

Wird nun $n = o$, so ist v unendlich groß, d. h. die virtuelle Länge kann mit der Einheit der Kraft nicht mehr gehoben werden. Aber dieser Fall tritt thatsächlich schon ein zwischen $n = 11$ und $n = 16$, und um so eher, wenn die Schienen naß oder durch niedere Temperaturen ihre Elasticität zum großen Theile verloren haben. Man sieht schon hier, daß die nach dem Regierungsberichte gerechneten virtuellen Längen keinen richtigen Anhaltspunkt bieten und daß die Zugsbeförderung von Verhältnissen abhängig ist, welche nicht leicht in Rechnung gezogen werden können.

Abgesehen von dem wird man zugestehen müssen, daß man die virtuelle Länge zweier verschiedenen Bahnen gleich erhalten kann, wenn auch die Vertheilung der Gefällsverhältnisse sehr verschieden ausfällt. So wird z. B. eine Bahn von 200 Kilometer Länge, welche durchweg ein Gefälle von 1/200 besitzt, dem Betriebe mit gewöhnlichen Maschinen gewiß keine Hindernisse oder Schwierigkeiten entgegensetzen. Eine Bahn derselben Länge, welche bis auf einen Theil von nahe 49 Kilometer Länge horizontal läuft, aber in diesem 49 Kilometer langen Wege eine Steigung von 1/40 besitzt, wird zweifelsohne in diesem Theile Bergmaschinen erfordern und es werden die Züge sehr bedeutend in ihrem Gewichte d. h. in ihrer Länge reducirt werden müssen. Und dennoch sind beide Bahnen in ihrer virtuellen Länge vollkommen gleich.

Aus diesem Grunde hat man die Rechnung mit virtuellen Längen längst aufgegeben, und man bemüht sich heutzutage, durch praktische Vergleiche mit bestehenden Bahnen Daten zu erhalten, welche eine bessere Beurtheilung zulassen.

Es wäre in dieser Beziehung sehr erwünscht, wenn Ingenieure mit Wissen und Erfahrung sich über die hier besprochenen Tracen aussprechen würden, oder der Ingenieur-Verein in Wien sich dieser Frage bemächtigen wollte. Arbeiten, wie z. B. die des Herrn Ernest Pontzen (Zeitschrift des österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereines, 1870, Heft 9 und 10) „über die Verbindung zweier durch einen Gebirgszug getrennten Eisenbahnen", würden bedeutenden Werth haben, um eine Trace festzusetzen, welche nicht nur mit Rücksicht auf die Kosten, sondern auch auf die commerzielle Zukunft Oesterreichs so große Wichtigkeit besitzt.

Nach Herrn Pontzen beträgt die durchschnittliche Belastung eines Zuges auf der Südbahn im Allgemeinen 190 Tonnen (à 20 Zollcentner), auf dem Semmering mit 1/40 Maximalsteigung 125 Tonnen (à 20 Zollcentner), auf dem Brenner mit 1/40 Maximalsteigung 101 Tonnen (à 20 Zollcentner).

Es wäre nun interessant, zu erfahren, welche durchschnittliche Belastung auf der Predilbahn und welche auf der Laaker Bahn von Triest bis Launsdorf angenommen werden darf, wenn die Steigungsverhältnisse, die Krümmungen und die Witterungszustände, überhaupt Alles, was auf den Betrieb Bezug haben kann, berücksichtigt werden. Die Daten, welche uns zur Hand liegen, machen einen solchen Vergleich nicht möglich, und wir begnügen uns nur, anzuführen, daß nach dem Regierungsberichte (eigentlich „Technische Actenstücke, betreffend die Projecte der Eisenbahnlinien Tarvis-Görz-Triest und Laak-Sessana-Servola-Triest") auf der Laaker Bahn die Länge der Tracentheile, wo Steigungen von 1 : 40 vorkommen, 29.840 Meter, auf der Predilbahn nur 28.706 Meter in Summe betragen. Der Minimalhalbmesser der Kurven ist auf der Laaker Bahn zu 250 Meter, bei 66 Kurven in der Gesammtlänge von 19.021 Meter, auf der Predilbahn sind Radien von 237 Meter 9 vorhanden in der Gesammtlänge von 1883 Meter, Radien von 250 Meter aber, 27 an der Zahl, in der Länge von 7381 Meter. Dabei ist das Stück Laak-Launsdorf oder Klagenfurt, wie es scheint, gar nicht aufgenommen, sodaß also die Laaker Trace in jeder Hinsicht im Nachtheil stehen würde und nur den einen Vortheil besitzt, daß die Minimalradien nicht unter 250 Meter herabgehen, während diese auf der Predilbahn bis 137 Meter erreichen.

Solche Vergleiche ſind indeß, wie wir geſehen, nicht ganz richtig, beſonders mit Rückſicht auf die Steigungen. In der That bedarf es keines Beweiſes, daß vertheilte Steigungen weit vortheilhafter ſind als eine einzige, welche in Länge gleich iſt der Summe der vertheilten.

Auch ſollen ſich nach dem Regierungsberichte die Witterungsverhältniſſe auf der Laaker Bahn nicht günſtig geſtalten, und wenn auch über dieſelben, wie über jene auf dem Predil, keine Zahlen angeführt werden, ſo ſchiene es, wenn wir uns an die „techniſchen Actenſtücke“ halten, daß Alles in Allem die Laaker Linie unbedingt im Nachtheile gegen die Predilbahn bliebe.

Andere Ingenieure behaupten das Entgegengeſetzte, und die zu denſelben gehörige Partei hat ſich ſogar herbeigelaſſen, um die Conceſſion der Laaker Bahn ohne Anſpruch auf Zinſengarantie bei der Regierung anzuſuchen.

Von unſerem Standpunkte glauben wir kaum, daß es möglich ſein kann, der Laaker Bahn ſchon in den erſten Jahren ein genügendes Erträgniß zu ſichern, gewiß iſt aber, daß die Vorlage der Regierung noch immer nicht reif genug iſt, um ſich über die Vorzüge der einen über die andere Linie auszuſprechen, daß die „techniſchen Actenſtücke“ noch immer nicht vollſtändigen Aufſchluß und vergleichbare Daten liefern, und daß es gründlicherer Unterſuchungen bedarf, um zu Reſultaten zu gelangen, deren hohe Wichtigkeit ſelbſt jedem Laien einleuchtend ſein muß.

Nur die Linie von Tarvis nach Görz ſcheint den Anforderungen der Technik entſprechende Ausarbeitung gefunden zu haben, während ſowohl Görz-Trieſt wie Trieſt-Laak-Launsdorf oberflächlich behandelt ſind.

Unter ſolchen Verhältniſſen und bei dem Umſtande, als die Predillinie jedenfalls bezüglich der Höhe, welche ſie erreicht (920 Meter über dem Meere), und bezüglich der Witterungszuſtände ungünſtiger gelegen iſt, ſcheinen ſolche Studien mehr als geboten zu ſein, welche vollgiltige Daten zum Vergleiche zu liefern vermögen.

Wir glauben aber, daß die ſtrengſte Unparteilichkeit in der Behandlung beider Tracen eine Pflicht Derjenigen iſt, welche das letzte Wort in dieſer Angelegenheit zu ſprechen haben. Es handelt ſich darum, eine Verbindung zu normiren, die vorzugsweiſe geeignet ſein muß, nicht mit der Südbahn oder mit den italieniſchen

Bahnen zu concurriren, aber unsere industriellen Mittelpunkte dem Meere so nahe zu rücken, daß ein directer Handel und Verkehr nach dem Süden möglich sei. Handel und Verkehr darf es nicht vortheilhafter finden, weite Umwege mit Berührung fremder Gebiete und fremder Meere einzuschlagen, um an die Gestade des Mittelmeeres zu gelangen.

Die Bahn, welche das zu leisten im Stande sein soll, muß also nicht so sehr vom Standpuncte des Baues, als vielmehr von jenem des Betriebes beurtheilt werden, und jene Trace wird vorzuziehen sein, welche die Güter und Menschen schneller, billiger und sicherer zum Meere zu bringen vermag.

Noch eines wichtigen Umstandes müssen wir Erwähnung thun, welcher zum Vortheile der Laaker Bahn ausfällt und in volkswirthschaftlicher Beziehung alle Berücksichtigung verdient.

Eine Bahn von der Bedeutung der Rudolphsbahn muß sich vor Allem auch nützlich und fördernd einfügen in das ganze Bahnnetz der Monarchie und Europa's und darf in keinem Falle in ihrem wichtigsten Theile zu einer Localbahn herabsinken oder einer solchen ähnlich werden. Die Predilbahn ist nun in eine unfruchtbare Ecke der Monarchie verwiesen und kann nur einseitig zur Belebung des übrigen Netzes beitragen.

Betrachtet man hingegen die Laaker Bahn von diesem Standpunkte, so ersieht man auf den ersten Blick, daß dieselbe, abgesehen von der Wichtigkeit, welche ihr die Verbindung mit Pola zuweist, noch in anderer Weise zum Nutzen des allgemeinen Verkehres beiträgt.

Die dalmatische Bahn muß, wenn sie überhaupt einen Werth haben soll, das Bahnnetz der Monarchie bei Carlstadt oder Ogulin erreichen und bis nach Laibach verlängert werden, damit Güter und Personen einerseits den Brenner, andererseits das Elbethal und überhaupt den Norden der Monarchie und Europas erreichen können.

Ebenso ist es nothwendig, daß Fiume zur Vermehrung des Verkehres auf unseren Bahnen, wie auf dem Meere zum Vortheile unserer Schifffahrt beitrage.

Die Verbindung mit dem Brenner ist in beiden Fällen durch die Bahn Laibach-Villach-Brixen hergestellt, jene andere wichtigere mit den Norden und Nordosten Europa's nur auf dem Wege Laak-Launsdorf denkbar und wäre einer noch größeren

Entwicklung fähig, wenn auch die Bahn von Gmünd bis zum Anschluße an die Gisela-Bahn über den Tauern zu Stande kommen sollte.

Die Verbindung Laak-Launsdorf müßte mithin schon mit Rücksicht auf das südliche Bahnnetz der Monarchie, welches nur dadurch lebensfähiger gemacht werden kann, hergestellt werden und würde besonders zur Belebung der wenig einträglichen dalmatischen Bahn unerläßlich sein.

Ist das der Fall, so kann man unmöglich die Kosten der Strecke Laak-Launsdorf der alleinigen Verbindung der Rudolphsbahn mit Triest zurechnen und es wäre mithin bei dem Vergleiche der Predilbahn mit der Laaker Bahn, der Kostenbetrag der Laak-Launsdorfstrecke, höchstens nur zum Theile als eine Belastung der Laaker Linie zu betrachten.

Da nun Laak-Triest, nach den Regierungsvorlagen gerechnet, um 8 Millionen Gulden weniger kostet als Tarvis-Triest über den Predil, so wurde mit Rücksicht auf das Gesagte die Linie Launsdorf-Laak-Triest auch insoferne vorzuziehen sein, weil dieselbe das österreichische Bahnnetz vom Standpunkte des Weltverkehres in entsprechender und allgemein verwerthbarer Weise vervollständiget und nach allen Seiten eine Verzweigung nach unseren Küsten zuläßt oder eigentlich bedingt.

In Bezug auf die Sicherheit müssen wir hervorheben, daß die „technischen Actenstücke" sogar ein Project einer Bahn über den Predil mit einem Gefälle von 1 : 30 bringen, das wahrlich nicht geeignet war, im Druck zu erscheinen.

Es kann Niemand bestreiten, daß ein solches Gefälle ganz abnorm ist, und daß, wenn auch dasselbe sich auf der Giovibahn in Italien in einer Länge von nicht ganz $2\frac{1}{2}$ Kilometer in einem milden Klima findet, ein solches Gefälle darum noch nicht in einer Länge von mehr als 11 Kilometern auf dem Predil verwendbar ist, um so weniger, wenn man bedenkt, daß die durchschnittliche Belastung eines Zuges auf der Giovibahn kaum 90 Tonnen beträgt, dabei die Kilometer-Kosten des Betriebes und der Erhaltung fast doppelt so viel betragen, wie auf der Apenninenbahn, welche ein Maximalgefälle von 1 : 40 besitzt. Dieses Project ist zwar von Seite der von der Regierung einberufenen Enquête ohne weiteres beseitigt worden, aber der Eindruck ist, wenigstens uns, geblieben, daß die „technischen Acten-

stücke" in ihrem Inhalte nicht durchwegs mit jener Sorgsamkeit und mit jenem Wissen bearbeitet wurden, welche heutzutage gefordert werden dürfen.

Abgesehen von dem, ist es, insoferne es sich um einen Vergleich zwischen beiden Tracen handelt, nothwendig, daß sowohl die technischen Studien des Baues als jene der Verhältnisse, unter welchen der Betrieb möglich sein wird, eingehend und in gleicher Weise gemacht werden, was aus den „technischen Actenstücken" der Regierung nicht hervorgeht.

Was aber den Betrieb der Bahnen anbelangt, so legen wir, wohl mit Recht, viel Gewicht auf die Witterungsverhältnisse beider Tracen, welche, wo es sich um große Steigungen und Erreichung bedeutender Höhen handelt, eine nicht zu verkennende Wichtigkeit haben. Diese Wichtigkeit ist von der Regierung bei der Arlbergbahn richtig erkannt worden, und ist sogar eine meteorologische Station am Arlberg errichtet worden, um genaue Kenntniß der Temperaturen, der Luft, sowie der Niederschläge während der schlechten Jahreszeit zu erlangen.

Nun wird Niemand in Abrede stellen, daß der Predil einer gleichen Aufmerksamkeit bedürftig ist, denn schon der Umstand, daß die Mannschaft des Forts daselbst im Winter mit einem mehrwöchentlichen sogenannten eisernen Vorrath an Lebensmitteln versehen werden muß, beweist zur Genüge, daß eine Untersuchung in dieser Richtung um so nothwendiger ist, als die Herbeiführung von Menschenkräften, welche die Schneemengen gegebenen Falles beseitigen sollen, eine in ganz unbewohnten Gegenden nicht leicht zu lösende Aufgabe sein dürfte.

Es mag sein, daß in manchem Winter die Communicationen auch jetzt durch Schnee nicht unterbrochen werden, aber gewiß ist, daß letzterer in anderen Jahren eine ansehnliche Höhe erreicht, die oft jede Verbindung unmöglich macht.

Es wäre aber auch in dieser Beziehung angezeigt, die Laaker Linie in ihren schwierigsten Punkten prüfen zu lassen, denn es kann die allgemein gehaltene Versicherung des Berichtes nicht genügen, daß auch dort Schneewehen vorkommen. Von Schneewehen ist auch die gegenwärtige Südbahn nicht frei, aber sie haben noch immer in verhältnißmäßig kurzer Zeit beseitigt werden können, weil genügende Kräfte zur Verfügung stehen.

Die Schneemengen stehen unter gleichen Verhältnissen der Lage, im Verhältniß zur Höhe, sie sind aber vorzugsweise von der Richtung der Gebirgszüge abhängig und dort am höchsten, wo warme, mit Feuchtigkeit geschwängerte Luftströmungen von den erkalteten Höhen des Landes in ihrem Laufe gehindert, beziehungsweise zu einem Aufsteigen in kältere Regionen gezwungen werden, wo sie zuweilen mit kalten entgegengesetzten Luftströmungen zusammentreffen.

Das ist eben bei dem Karstgebiete und an der ganzen Gebirgskette, zu welcher der Predil gehört, in eminenter Weise der Fall, was die Erfahrung zur Genüge bestätigt. Demgemäß ist die bis zu 934 Meter hoch ansteigende Trace des Predils im Nachtheile gegen die Laaker Trace, und dieser Nachtheil wiegt so schwer, daß es strafbarer Leichtsinn wäre, darüber hinwegzusehen.

Wir hören, daß in dieser wie in anderer Beziehung seitens der Rudolphsbahn Untersuchungen gepflogen werden, und in der That wäre es zu wünschen, daß, wenn dieselbe den Betrieb dieser ihrer Fortsetzung bis zum Meere übernehmen soll, sie sich auch vollkommen klar werde über die Aufgabe, die sie zu lösen haben wird, und welche ebensowohl die Interessen der Gesellschaft, wie die Sicherheit und Möglichkeit des Verkehres sehr nahe berührt. Wollte aber die Regierung den Bau ausführen und sich, wie es scheint, von jedem Einflusse frei halten, so würde sie gegenüber dem Volke eine sehr schwere Verantwortlichkeit übernehmen, denn es handelt sich hier einerseits um einen Theil des nationalen Reichthums, andererseits um die Finanzen des Staates, welche in arger Weise geschädigt werden könnten, und zwar nicht nur in directer, sondern auch in indirecter Weise, weil die Zukunft unserer commerziellen Thätigkeit und ihrer directen Ausdehnung über unsere Küsten und unser Meer von der gewählten Trace abhängig ist.

Gewiß ist indeß, daß es die Rudolphsbahn ist, welche in erster Linie unserer Industrie den directen Weg nach anderen Gebieten zuweisen und jene Märkte des Auslandes uns erobern soll, die nach der Lage der Monarchie naturgemäß unser Handelsgebiet bilden. Die Rudolphsbahn muß daher nicht nur den Verkehr mit Italien ermöglichen, sondern sie muß auch bis Triest verlängert und auch der übrigen österreichischen Küste oder dem ganzen südlichen Eisenbahnnetze nützlich werden. Dieser letzteren

Anforderung mag schwierig zu entsprechen sein, aber es muß dennoch eine, und zwar die beste Erfüllung derselben angestrebt werden

Zeigt es sich, daß die Laaker Bahn nach eingehender Prüfung aller Terrainverhältnisse und nach ernster Berücksichtigung der Witterungszustände, mit Rücksicht auf das bestehende Bahnnetz und auf den Verkehr, also auf den Betrieb derselben die vortheilhaftere ist, so sollte man nicht säumen, diese Trace zu wählen. Ergäbe sich aber, daß die Prediltrace, wenn auch in anderer Beziehung, so überwiegende Vortheile der Laaker Bahn gegenüber bietet, daß im Ganzen genommen, dem Staatszwecke durch diesen Bau besser entsprochen werden sollte, so kann kein Zweifel obwalten, daß man sich den von der Natur aufgeworfenen Schwierigkeiten, soferne dieselben nicht zu beseitigen sind, zu unterwerfen hat; denn selbst ein mangelhafter Verkehr ist besser als gar keiner. Bei dieser Wahl sollten aber, wo es nur immer angeht, Zahlen und Thatsachen entscheiden und diese daher statistisch zusammengestellt werden.

Bei Sammlung solcher Zahlen und Thatsachen muß selbstredend sehr sorgfältig verfahren werden, denn diese müssen dem prüfenden Auge die Vortheile und Schäden der einen oder der andern Einrichtung klar darstellen; in diesem Falle werden sie die Verhältnisse der Vortheile, welche eine Einrichtung vor der andern hat, in schön geordneten Resultaten zeigen und so gleichsam das letzte durch sie selbst unfehlbar ausgesprochene Urtheil liefern und ohne Schmeichelrede, ohne Haß den richtigen Weg angeben, welcher zu befolgen ist.

IV.

Wir haben bisher von den beiden Tracen im Allgemeinen gesprochen und haben es unterlassen, über den Anschluß an Triest Bemerkungen zu machen, weil derselbe specielle Berücksichtigung verdient.

Was die Führung der Trace der Predilbahn von Görz nach Triest anbelangt, so können wir nicht umhin hervorzuheben, daß der Lauf derselben an der Meeresküste der ungünstigen Terrainverhältnisse wegen einerseits größere, als die oberflächlich berechneten Kosten verursachen dürfte, andererseits aber von keinem Bestande sein kann, wenn die vorgeschlagene Trace wirklich angenommen werden sollte.

Abgesehen davon, daß die Erd- und Felsrutschungen die Gefahr von Verschüttungen der Bahn nahe legen, wie das bei der Südbahn der Fall ist, welche sich durch Mauern und Bauten dagegen zu schützen sucht, ist die projectirte Trace der Rudolphsbahn am Meere nicht geeignet, dem Bahnkörper jene Sicherheit zu verleihen, deren ein solcher Verbindungsweg bedarf.

Dieses Bahnstück ist am Fuße eines steil abfallenden Gebirges von lockerem, der Verwitterung ausgesetzten Gesteine nur auf angeschütteter Unterlage herzustellen. Man sollte denken, daß zur Berechnung der Kosten eines solchen Baues vor Allem ein Sondenplan erforderlich wäre. Statt dessen begnügt sich der Regierungsbericht, anzugeben, daß die durchschnittliche Tiefe des Meeres an jener Küste zu zwei Meter angenommen werden könne, und darauf scheinen die gegebenen Berechnungen gegründet zu sein. Es dürfte wohl keinem Bautechniker entgehen, daß eine solche Berechnung mit Durchschnittswerthen weit vom Ziele einer wahrheitsgetreuen Schilderung treffen muß. Denn während allerdings an manchen Stellen, wo das Geröll von den Höhen herabgeführt wird, seichtes Uferwasser entsteht, so ist doch der weitaus größere Theil des Küstensaumes von einem Wasser bespült, das weit größere Tiefen aufzuweisen hat, und was mehr ist, wo das Ufer ein Gefälle auch unter dem Wasserspiegel besitzt, welches eine Anschüttung recht schwierig und kostspielig machen muß. Es ist also diese Kostenberechnung, wie sie gegeben wurde, auf oberflächliche Grundlagen gegründet und kann keinen Anhaltspunkt zur Bestimmung der wirklichen Kosten bieten.

Wenn man aber bedenkt, daß man es hier mit keinem Binnenwasser, sondern mit der offenen See zu thun hat, deren Wogen hoch an den Felsen aufspritzen und unglaubliche Auswaschungen vornehmen (wovon das Schloß Miramar einige Andeutungen zu liefern vermag), so dürfte diese Anschüttung zur Herstellung eines Bahnkörpers kein so einfacher Bau sein, um nicht mit aller Vorsicht und Genauigkeit vorzugehen.

Weiters wird im Regierungsberichte behauptet, daß die Höhe der Aufdämmung an der Meeresküste mit drei Meter vollkommen genüge, um die Bahn vor den Fluten sicherzustellen, weil im adriatischen Meere die Ebbe und Fluth von geringer Bedeutung sei. Letzteres ist zwar richtig, aber nur im Durchschnitte. Wie bekannt, hängen Ebbe und Fluth von der Anziehung von Mond

und Sonne ab. Je nachdem diese Himmelskörper vereint oder getrennt, in kleinerer oder größerer Entfernung auf eine bestimmte Wasserfläche wirken, werden daselbst höhere oder niedrigere Fluthen stattfinden.

Wenn aber zur Zeit der größten Mond- und Sonnennähe beide sich in ihrer Wirkung vereinigt finden, so werden Hochfluthen entstehen, die vielleicht eine größere Berücksichtigung verdienen. Verbindet sich aber mit diesen Hochfluthen ein stürmischer Südostwind im adriatischen Golfe, so sind dieselben um so gewaltiger, und es wird wohl Jeder, der in Venedig oder Triest gelebt hat, erzählen können, wie man in ersterer Stadt mit Gondeln auf dem Marcusplatze herumfährt, oder wie man in Triest zuweilen gezwungen wird, sich aus dem Theater auf dem Rücken eines Lastdieners ins Trockene tragen zu lassen.

Die Fluthen sind in diesem Falle nicht gering, sondern betragen über zwei Meter.

Das würde noch immer die Krone der Eisenbahn, wenn sie drei Meter über dem mittleren Wasserspiegel erhöht ist, nicht wesentlich berühren; es ist aber zu berücksichtigen, daß dieselbe der Brandung der vom offenen Meere heranrückenden Wellen ausgesetzt ist und daß diese Brandung eine Kraft entwickelt, die bei dem Bau eines Dammes gegen das offene Meer die ernsteste Berücksichtigung verdient.

Wir sprechen hier von Dingen, die jedem Küstenbewohner geläufig sind und wovon die Regierungsorgane ohne Mühe sich Kenntniß verschaffen können.

In jedem Falle dürfte es aber nöthig erscheinen, vor Feststellung des Kostenpunktes und vor Vergleichung desselben mit jenem der Bahn über Servola die Trace längs der Küste sowohl mit Rücksicht auf die von oben drohenden Gefahren der Erd- und Steinrutschungen, als die von unten in erhöhterem Maße vorauszusehenden Unterwaschungen und Brandungserscheinungen genau zu prüfen und demgemäß sowohl bezüglich der Sicherheit sowie des Kostenpunktes richtig zu stellen.

Wenn wir aber auch annehmen wollen, daß den voraussichtlichen Schwierigkeiten und Gefahren begegnet werden kann — was der heutigen Technik, wenn nur Geld vorhanden, sicherlich nicht unmöglich sein dürfte — so bleibt noch der gewichtige Umstand zu berücksichtigen, daß auf diesem Wege die Rudolphsbahn

nicht in Trieſt münden kann, ſondern ihren Bahnhof im Anſchluſſe des Südbahnhofes derart herſtellen muß, daß der Perſonen- und Güterverkehr durch den letzteren oder durch das Gebiet des neuen Dockshafens nächſt der Südbahn ſtattfindet.

In der That wird nach dieſem Projecte der Bahnhof der Rudolphsbahn auf der Stadtſeite von der Südbahn, auf der Landſeite von ſteil aufſteigeuden Bergen, auf der dritten durch das Meer begrenzt ſein und von der Stadt Trieſt durch den Südbahnhof und durch das Gebiet der neuen Docksanlagen getrennt bleiben.

In welcher Weiſe die Unabhängigkeit der Rudolphsbahn gewahrt werden, wie dieſelbe ſich als Concurrenzlinie der Südbahn geſtalten ſoll (was übrigens nach unſeren Anſchauungen nur in begrenzter Ausdehnung ſein wird), iſt für uns unbegreiflich.

Die Stadt Trieſt kann ſich in der Richtung des projectirten Bahnhofes nicht ausbreiten, und es iſt dem Uebelſtande damit nicht abgeholfen, daß man dem Bahnhofe der Rudolphsbahn einen Hafen zuwenden will, welcher in Verlängerung der gegenwärtigen Hafenbauten nach außen zu in ähnlicher Weiſe wie dieſe hergeſtellt werden ſoll.

Wohl wird es bei geeigneten Einrichtungen möglich ſein, daß die Schifffahrt, wo nöthig, in directe Verbindung mit der Rudolphsbahn gebracht wird, aber einerſeits dürfte man ſich über die zu dieſem Ende getroffenen Einrichtungen nicht ganz klar geworden ſein, andererſeits iſt nicht jeder Verkehr ein durchlaufender und iſt zumeiſt von den Handelsverhältniſſen abhängig, welche ſehr oft eine Lagerung der Güter in einem Handelshafen nothwendig machen. Wäre das nicht der Fall, ſo würde in unſerem Falle die Rückſicht auf die Stadt Trieſt ganz unnöthig ſein, und könnte man allenfalls in einer anderen Bucht, wo ein geeignetes Hinterland vorhanden, mit weit weniger Koſten und Schwierigkeiten den Bahnhof und Hafen der Rudolphsbahn herſtellen.

Iſt aber die Nothwendigkeit erkannt, daß der thatſächliche Verkehr der Verbindung mit einem Handelsplatze wie Trieſt nicht entbehren kann, ſo iſt der Bahnhof einer ſo wichtigen Schienenverbindung mit dem Inlande, wie die Rudolphsbahn es ſein ſoll, ſo zu legen, daß die Verbindung des Bahnhofes mit dem Handelsplatze eine unabhängige, unmittelbare und unbeirrte wird.

Bezüglich des oft in den grellſten Farben dargeſtellten Monopoles dee Südbahn, welches drückende Feſſeln dem Handel

Triests anlegen soll — möchten wir bemerken, daß mindestens in der Tariffrage die Rudolphsbahn, wenn sie bis zum Meere geführt sein wird, keine Erleichterungen im Vergleiche zur Südbahn ertragen dürfte, da die Tarife denn doch auch von der Höhe der Kosten des Baues und des Betriebes abhängig sind, die bei der eingeleisigen Rudolphsbahn im Vergleiche zur doppelgeleisigen Südbahn, immerhin eine nicht zu verkennende Bedeutung haben werden.

Die Concurrenz kann überdieß keine große sein, weil die Handelsgebiete, welche beide Bahnen durchziehen, sich wohl berühren, aber nicht ineinanderfallen und es sich bei der Rudolphsbahn vorzugsweise darum handelt, einen Verkehr an uns zu ziehen, welcher trotz aller Umwege jetzt noch gegen die Nordsee gravitirt, also der Südbahn nicht zu Gute kommt.

Uebrigens ist das Streben, eine Concurrenz zweier Bahnen herzustellen, auch wenn sie gleiche Ziele und Interessen verfolgen, ein ziemlich veraltetes und müßiges, denn wir wissen auch in Oesterreich aus eigener Erfahrung, daß concurrirende Bahngesellschaften durch Verträge untereinander sich das Leben und Streben einfacher und angenehmer gestalten, als es vielleicht für den allgemeinen Handel und Verkehr wünschenswerth wäre.

Daß die Rudolphsbahn in Bezug auf Lagerzeit und Lagerzinse in Triest sich geschmeidiger, als die Südbahn zeigen werde, bezweifeln wir sehr.

Auf der anderen Seite sollen aber Eisenbahnverbindungen aus dem Grunde hergestellt werden, damit Handel und Verkehr gesteigert, eine vermehrte Arbeit, ein vermehrter Wohlstand möglich gemacht werde. Es wird Niemand in Abrede stellen wollen, daß es sich damit auch wirklich so verhält, ist das aber der Fall, so ist es eben der größere Verkehr, die ausgiebigere Arbeit und der größere Wohlstand, welche dem vervollständigten Netze auch genügende Erträgnisse zuführen wird, und es wird damit kein Vortheil erzielt, wenn man eine neue Eisenbahnverbindung nur darum zu beseitigen trachtet, weil dadurch der bestehenden indirecte und geringe Vortheile entzogen werden. Diese Bahn wird vielmehr von der sich mehrenden Verwerthung der Kräfte im Reiche einen bei weitem größeren Nutzen ziehen, als wenn der alte Zustand der Dinge aufrecht erhalten würde.

Freilich sollte wohl auch in anderer Weise für die Vermehrung der Volksthätigkeit gesorgt werden.

Was den Bahnhofshafen anbelangt, welchen man ſich als geeignet für den Verkehr der Rudolphsbahn denkt, ſo ſcheint erſtens im Koſtenpunkte eine kleine Irrung vorzukommen, zweitens ſcheint nicht bedacht worden zu ſein, daß derſelbe nach zwei Seiten hin mit dem Meere in Verkehr treten ſoll, drittens, daß die Verbindung dieſes Hafens mit Trieſt an der Meeresſeite ſtattfinden müßte, alſo allen den Unzukömmlichkeiten ausgeſetzt wäre, welche wegen Wind und Wellenſchlag gegenwärtig für die Verbindung der Schiffe mit dem Lande beſtehen und welche durch den neuen Dockshafen, der eben nicht außer dem Bereiche, ſondern innerhalb Trieſts erbaut wird, beſeitigt werden ſollen.

Dieſer neue allgemeine Dockshafen wird für einen regen Verkehr genügen, aber es iſt bei dem Entwurfe desſelben nicht bedacht worden, daß es jemals uothwendig ſein ſollte, daß dieſer Dockshafen auch den Durchgang für einen anderen, verſchiedenen Intereſſen dienenden Hafen zu bilden habe. Geſchieht dies, ſo wird der Verkehr der Südbahn ſowie jener der Rudolphsbahn immerwährend geſtört werden und es genügt ein Blick auf den Plan des nun im Bau ſtehenden Dockshafens, um ſich zu überzeugen, daß derſelbe nicht groß genug iſt, um gleichzeitig auch als nautiſcher Canal betrachtet werden zu können.

Die Löſung dieſer Frage und die Herſtellung ſolcher Einrichtungen, welche der Rudolphsbahn die directe Berührung mit Trieſt und die volle Unabhängigkeit von den Intereſſen anderer Bahnen ſichert, iſt an der projectirten Stelle eine pure Unmöglichkeit, und ſollte dieſer Punkt eingehend erörtert werden, noch ehe man an Bauten die Hand anlegt, welche Millionen abſorbiren, die als verloren oder vergeudet zu betrachten wären.

Ein Umſtand von größerer Bedeutung ſcheint von Seite der Regierung nicht berückſichtigt worden zu ſein. Der jetzt in Bau ſtehende Dockshafen iſt nicht eine Zugehörigkeit der Südbahn, wiewohl derſelbe in der Nähe des Südbahnhofes aus nautiſchen Rückſichten angelegt worden iſt.

Die Südbahn hat kein ausſchließliches Recht der Benützung dieſes Dockshafens für ihre Zwecke, ſondern derſelbe iſt dem allgemeinen Handel und Verkehre gewidmet und die an dieſem Orte zu erbauenden Magazine werden dem Handel Trieſt's und nicht den Intereſſen der Südbahn zu dienen haben.

Wer von den Dockseinrichtungen in England, Frankreich u. s. w. einen Begriff hat, wird leicht zur Ueberzeugung kommen, daß der Handel einer Seestadt solcher Waarenlager unbedingt bedarf, um den commerciellen Operationen sowohl wie dem Güterverkehr alle jene Erleichterungen zuzuwenden, welche die Beseitigung aller unnöthigen Nebenkosten, wie sie zumal der Verkehr und Handel in Triest zum Nachtheile der Handelsbewegung zu tragen hat, bezwecken, und gleichzeitig die Aufspeicherung der Güter in entsprechender Weise möglich machen.

Sollte aber einmal das oft angeregte Gesetz zur Aufhebung der Freihandels-Privilegien in den Häfen der ganzen Monarchie — denn einseitig könnte wohl kaum eine solche Maßregel ergriffen werden — zur Wahrheit werden, so sind solche Waarenlager ein um so größeres Bedürfniß und wäre in anderem Falle die Aufhebung jener Privilegien in einer handelsthätigen Stadt gar nicht denkbar.

Daß die Docks oder Waarenlager den bestehenden Eisenbahnen ebenso gut zugänglich sein müssen, wie der Schifffahrt, versteht sich von selbst, es werden daher die Schienenstränge zur Verbindung mit den Hauptbahnen ebenso gut hergestellt werden müssen, wie die entsprechenden Anlege-Ufer für die Schiffe.

Weil aber auch ein unmittelbarer Durchgangsverkehr vom Schiffe auf die Schienen und umgekehrt nothwendig ist, so soll jeder Bahnhof in einer Seestadt möglicher Weise auch einen Anlegehafen besitzen, der also ein Bestandtheil des Bahnhofes selbst sein soll und wodurch dieser sich von einem Binnenlandbahnhof unterscheidet.

Dieser Bahnhofshafen hat aber nichts gemein mit den allgemeinen Docks oder eigentlichen Waarenlagern des Handels, er gehört dem Durchzugsverkehre und nicht dem Handel an. Jede Eisenbahn, welche zum Meere führt, sollte demgemäß einen Bahnhof besitzen, der den Schiffen die Verbindung mit der Eisenbahn leicht möglich macht, was mit verhältnißmäßig geringeren Kosten herzustellen ist, als wenn es sich um einen Dockshafen handelt.

Aus diesem Grunde widerstand auch seinerzeit die Regierung allen Bestrebungen einer Individualisirung des Dockshafens zu Gunsten der Südbahn, bei deren Betrieb vielleicht nicht immer den Interessen des Handels die gebührende Rechnung getragen werden dürfte. Ob die Ausdehnung des gegenwärtig im Bau

befindlichen Dockshafens der Handelsbewegung in Trieſt auch in der Zukunft wird entſprechen können, wird die Zeit lehren, es wäre aber gegenwärtig nicht klug, den Ergebniſſen vorzugreifen, welche erſt von der Erfahrung zu erwarten ſind, und ſich die Möglichkeit einer Erweiterung dieſes Dockshafens dadurch zu benehmen, daß man einen Bahnhofhafen dazwiſchen einſchöbe. In jedem Falle ſchien es ſchon zur Zeit der Feſtſtellung des gegenwärtigen Dockshafens geboten, dem commerciellen und localen Bedürfniſſe Trieſt's Rechnung zu tragen, und es wurde feſtgeſetzt, daß die Südbahn alle jene Schienenwege aufzunehmen verpflichtet ſei, die aus den Magazinen der Stadt oder am Uferdamme des Trieſter Hafens zur Beförderung der Güter von und zu den Schiffen, welche dort anlegen ſollten, hergeſtellt würden. Zur Vervollſtändigung des Dockshafens war insbeſondere die ſchon heutzutage zu einer Nothwendigkeit gewordene, leider niemals ausgeführte Schienenverbindung auf dieſem Uferdamme mit der bis nun beſtehenden Bahn im Auge behalten worden, und dieſe Schienenverbindung hätte in gleicher Weiſe auch die noch entſtehenden Bahnhöfe zu erreichen, weil mit ihr einerſeits dem Bedürfniß eines leichten Verkehres zwiſchen den verſchiedenen Bahnen genügt, andererſeits die Möglichkeit geboten wird, die Güter der einen oder der anderen Bahn in den Dockshafen, in die Waarenlager zu bringen, wenn dieſelben aus irgend einem Grunde nachträglich dahin beſtimmt werden ſollten.

Die Verbindungsbahn iſt ſomit keine zu irgend einer Bahn gehörige Schienenſtrecke und kann in keinem Falle der Laaker Bahn zugerechnet werden, denn ſie dient dem allgemeinen Bedürfniſſe der Stadt und des localen Verkehres.

Die Zurechnung der Koſten dieſer Verbindungsbahn zu jenen der Laaker Bahn iſt alſo nicht gerechtfertigt, und wir haben dieſelben mit Grund aus den in den „techniſchen Actenſtücken" enthaltenen Berechnungen ausgeſchieden.

Was die Häfen der Bahnhöfe aber anbelangt, ſo ſollten dieſelben nur inſoweit zu den Bahnkoſten geſchlagen werden, als ſie integrirende Beſtandtheile des Bahnhofes ſind, worüber indeß die „techniſchen Actenſtücke" keinen Aufſchluß geben.

Ebenſowenig iſt zu entnehmen, aus welchem Grunde der Hafen bei St. Andrea für die Laaker Bahn einen koſtſpieligeren Bau darſtellen ſoll, als jener der Predilbahn. Die Terrain- und

Uferverhältnisse sprechen zum Vortheil des Hafens in St. Andrea, welcher aber mit nicht weniger als $5\frac{1}{2}$ Millionen beziffert ist, während der schwierigere der Predilbahn nur mit etwas mehr als $3\frac{1}{2}$ Millionen berechnet wurde.

Wie aus dem Allem hervorgeht, wurde also bei dem Projecte der Predilbahn weder eine genaue Prüfung der Uferverhältnisse und eine darauf begründete Kostenberechnung vorgenommen, noch die Unabhängigkeit des Verkehres dieser Bahn mit Triest gewahrt.

Wir möchten übrigens auch auf den Umstand aufmerksam machen, daß es im Laufe der Zeit möglich wäre, auch für eine andere Eisenbahn vordenken zu müssen, welche, sei es aus Istrien, sei es von einer Station der St. Peter-Fiumaner Bahn oder sonst aus irgend einem Punkte des Inlandes Triest erreichen soll. Wenn dieser Fall eintreten würde, so sehen wir kein Mittel, dem neuentstehenden Bahnhofe die Möglichkeit zu verschaffen, in unmittelbare Berührung mit dem Dockhafen zu treten, es wäre denn in derselben Weise, wie dies bei dem in St. Andrea herzustellenden Rudolphsbahnhofe angetragen werden mußte, der allen Bedingungen des Handels und Verkehrs unserer Auffassung nach entsprechen kann.

Es ist unmöglich, daß eine genauere Prüfung des Gegenstandes nicht allsogleich selbst Denjenigen, welche mit den Verhältnissen Triest's nicht bekannt sind, klar mache, daß ein Bahnhof, welcher nicht unmittelbar mit dem Verkehrsorte in Verbindung, ja von diesem letzteren durch einen fremden Bahnhof so abgeschnitten ist, daß eine selbstständige Verbindung des ersteren gar nicht möglich, daß, sagen wir, ein solcher Bahnhof in seiner Anlage verfehlt und schädlich für die Interessen der Bahn, welcher er zugehört, und für jene des allgemeinen Verkehrs sein muß. Wir behaupten sogar, daß, sollte dieser Bahnhof ausgeführt werden, schon dieser Umstand der Rudolphsbahn einen entsprechenden Verkehr unmöglich macht und daß sie dadurch für alle Zukunft lahmgelegt wird.

Das kann unmöglich die Absicht der Regierung sein und wir halten es sogar für ihre Pflicht, dieser Frage ihre volle Aufmerksamkeit zu schenken, sich mit Berichten von Ingenieuren nicht zu begnügen, welche bei aller Fähigkeit in ihrem Fache noch lange nicht competent sein können, um solche Fragen zu lösen, welche nautischer und commerzieller Natur sind und Staatszwecke berühren, über welche sie nicht berufen sind, ihr Urtheil auszusprechen.

Nautiſche Fragen laſſen ſich in der That nicht dadurch löſen, daß ein oder der andere erfahrene Seecapitän darüber im Vorbeigehen gefragt wird, denn manch' tüchtiger Seemann wird im Baufache höchſt unerfahren ſein und von den ſtaatlichen Bedingungen eines Baues nicht viel verſtehen, wenn er auch ſein Schiff in allen Wettern und allen Zonen muſterhaft zu führen vermag.

Ebenſowenig können commerzielle Fragen der höchſten Wichtigkeit mit einigen unmotivirten Bemerkungen in einem techniſchen Berichte abgethan werden, ſie ſind vielmehr die Grundlagen der Entſcheidung höherer Factoren und ſollen mit Wiſſen und Erfahrung gründlich und nicht nebenbei erörtert werden.

Wir fühlen uns übrigens nicht berufen, mit dem Verfaſſer der „techniſchen Actenſtücke" zu polemiſiren, ſondern möchten der Regierung, ſo lange es noch Zeit iſt, einen Warnungsruf zukommen laſſen, der unter ſolchen Verhältniſſen wahrlich nicht verhallen ſollte. Gewiß iſt indeß, daß das Project einer durch Anſchüttung am Meeresufer gewonnenen Bahntrace und eines mit einem Hafen verſehenen Bahnhofes auch in techniſcher und ökonomiſcher Beziehung nicht leichthin behandelt werden darf, ſondern eingehende Studien vorausſetzt, bevor deſſen Genehmigung erfolgen kann. Wenn aber die Bahn längs des Meeres und der vom Südbahnhofe abgeſchnittene Rudolphsbahnhof den Bedingungen des Verkehrs nicht zu entſprechen vermag, ſo bliebe nichts übrig, als, im Falle die Predilbahn feſtgeſetzt werden ſollte, von Görz nach Trieſt eine andere Trace zu wählen.

Iſt dies nothwendig geworden, ſo möchte es dann wohl geboten ſein, die Frage aufzuſtellen, ob denn auch in dieſem Falle die nun länger gewordene Predilbahn der Laaker Bahn vorzuziehen ſei.

Denn dann wäre die Predilbahn mindeſtens im Betriebe koſtſpieliger geworden und bliebe immerhin, wenn auch nicht am Meere geführt, militäriſch ungünſtiger gelegen, würde das übrige Bahnnetz der Monarchie nur einſeitig beleben und wäre bezüglich des Betriebes auf dem Predil im evidenten Nachtheile.

Es iſt unmöglich, jetzt ſchon hierüber abzuſprechen, aber Sache der Regierung würde es ſein, den Gegenſtand in reife Erwägung zu ziehen und ſich durch das Geſchrei der Parteien nicht irre machen zu laſſen.

Daß dabei raſch zu handeln iſt, erleidet keinen Zweifel, aber das bedingt nicht, daß Dinge überſehen werden, welche ſo tief in das Leben und Wirken der Völker eingreifen, daß koſtſpielige Auslagen gemacht, dieſe Völker dauernd und ohne Nutzen belaſtet und Anlagen unternommen werden, welche Verkehr und Handel dauernd ſchädigen. Die unbegründete Parteinahme für eine oder die andere Trace könnte leicht dahin führen, daß die Zukunft Trieſt's, ſeines Handels und Verkehrs ſehr empfindlich beeinträchtigt, und daß es der Rudolphsbahn unmöglich gemacht werde, dem großen Zwecke zu entſprechen: der heimiſchen Induſtrie den Weg nach dem eigenen Meere zu eröffnen und für den Norden und Nordoſten Europa's den leichteſten und naturgemäßeſten Weg nach Egypten und zum Canal von Suez zu bilden.

Betrachtungen über die Verbindung der Donau mit dem adriatiſchen Meere.

I.

Man ſollte niemals in einer Laufbahn verharren, ohne ſich mit den im Großen und Ganzen zu erreichenden Zwecken vertraut zu machen.

Namentlich ſollte ſich der Seefahrer von Zeit zu Zeit von den Reſultaten Rechenſchaft geben, die ſein Vaterland und er ſelbſt anzuſtreben beabſichtigt. Die Gefahren, welchen er entgegengeht, die Mühſale, denen er, oft ohne äußere Hilfe erwarten zu können, preisgegeben iſt, entwickeln unwillkürlich eine Denkthätigkeit, deren Hauptrichtung eine praktiſche iſt und manchmal es verdienen dürfte, auch auf dem feſten Lande Berückſichtigung zu finden.

Warum befahren wohl Tauſende von Schiffen die Gewäſſer der Erde? Warum ſuchen Staaten ihre Geltung auf dem Meere zu behaupten? Was zieht die Völker mit allen ihren Schätzen nach den Küſten? Was treibt ſie endlich zu ungeheuern Opfern, um wo es nöthig, ſelbſt durch Kunſt Häfen zu ſchaffen, wo die Natur ſie nicht bietet?

Einzig aus dem Grunde, weil das Meer die große Fahrſtraße iſt, auf welcher keine Zollſchranken beſtehen, wo die Producte des Bodens, die Reſultate des Volksfleißes von einem Lande zum andern ziehen können, weil das Meer der großartigſte Vermittler des Austauſches iſt, weil nur auf dieſem Wege der ausgedehnteſte Verkehr, die volle Verwerthung des Bodens und der menſchlichen Kräfte möglich ſind.

Daher gehören die Verbindungen der Binnenländer mit dem Meere zu den wichtigſten Hebeln des Gewerbefleißes; ſie ſind die Förderer des Wohlſtandes und der Geſittung der Völker.

Glücklich die Staaten, welche Küſten beſitzen, die dem ganzen Lande zu Gute kommen, wo die Regierungen dafür Sorge tragen, daß die Verbindungen aus dem Innern mit dem Meere dem techniſchen Standpunkte unſerer Zeit, den Anforderungen der Bevölkerung, den Bedingungen des Culturlebens entſprechend hergeſtellt werden.

Von dieſem Geſichtspunkte aus möge es entſchuldigt werden, wenn ein Seemann es verſucht einige Fragen zu berühren, die

eine eben so große politische als staatsökonomische Wichtigkeit besonders in einer Zeit besitzen, wo die geistigen Kräfte der Monarchie sich einigen müssen, der Cultur, dem Handel, dem Gewerbsfleiße jene Stützen zu bieten, welche zur Kräftigung des materiellen Bestandes des Kaiserstaates beizutragen vermögen.

Unser Vaterland, überreich an natürlichen Schätzen, bewohnt von einer urwüchsigen Bevölkerung, die kräftig, arbeitsam, intelligent und ungeachtet ihrer nationalen Verschiedenheit, in handelspolitischer Beziehung nur eine Einheit darzustellen berufen ist, hat es bisher versäumt, mit Ausdauer und Thatkraft Bahnen zu verfolgen, welche die Entwicklung seiner Bevölkerung und seines Reichthumes im Inneren, seiner Macht und seines Einflußes nach Außen bis zu jener Höhe zu steigern vermocht hätten, welche man von der Größe und der Lage der Monarchie zu erwarten berechtigt ist.

Eine Politik, welche die wahren Interessen des Kaiserthums nur zu oft verkannte, welche das materielle Wohl des Einzelnen im Reiche nicht genugsam beachtete, die endlich selten darauf Rücksicht nahm, daß wir eigene Küsten, ein eigenes Meer, daß wir eine selbständige Schifffahrt besitzen; eine Politik, die trotz der veränderten Stellung Oesterreichs, seit es mit dem Meere in directer Verbindung steht — immer noch denselben Grundsätzen huldigt, wie in einer Zeit, wo wir Triest und Fiume, aber keine unbeanständete Schifffahrt auf dem adriatischen, damals venetianischen Meere besassen — eine solche Politik mußte verderblich wirken und unsere industriellen und commerciellen Interessen einem Zustande entgegenführen, dessen unglückliche Folgen zum guten Theil die Regierung in die finanziellen Nöthen der Gegenwart versetzt haben.

Alle Versuche, diese finanzielle Krise zu beseitigen, können aber so lange keine Erfolge haben, bis nicht nur das Vertrauen der Völker zur Regierung vollkommen hergestellt ist, sondern auch durch ein kräftiges Zusammengreifen beider die Mittel geboten werden, den Wohlstand des Einzelnen auf jene Höhe zu bringen, welche der Natur seiner Arbeit entspricht.

Wie es aber für diesen Einzelnen ein heiliges Gebot erscheint, die ihm vom Schöpfer verliehenen Kräfte zum Nutzen seiner selbst und seiner Mitmenschen zu verwenden, eben so ist es auch Pflicht der Regierung, diese Verwendung zum Vortheil des ganzen Staates in jeder Richtung hin zu fördern.

II.

Die Verbindung der ſüdlichen Theile des öſterreichiſchen Kaiſerſtaates mit dem öſterreichiſchen Meere, die Herſtellung ſolcher Verkehrsmittel, die es ermöglichen können, unmittelbare Handelsbeziehungen mit dem fernſten Auslande anzubahnen, bedingt in directer Weiſe die Verwerthung unſerer reichſten Producte, unſerer natürlichen Schätze und der Kräfte des Volkes, welche ungenutzt keinen Ertrag für den Staat, keine Vortheile für die Bevölkerung, keine Fortſchritte in der Entwickelung dieſer ſo wenig berückſichtigſten Landestheile zu bieten vermögen.

Der Grundſatz, daß eine Einigung verſchiedener Völkerſtämme, verſchiedener Gebiete nur dann erzielt werden kann, wenn deren materielle Intereſſen dauernd durch Handelsverbindungen an einander geknüpft werden — dieſer Grundſatz, der ſo richtig für unſere Beziehungen zu dem übrigen Deutſchland aufgefaßt, in den jüngſt vergangenen Jahren zur Geltung gebracht werden ſollte — dürfte doch vor Allem auf die öſterreichiſchen Kronländer Anwendung finden, um bei Ausführung derjenigen Maßregeln, welche geeignete Handelsbeziehungen nothwendig machen, das Reſultat einer Verſchlingung nationaler Intereſſen zu erzielen, welches die ſtaatsökonomiſche Reichseinheit, den Wohlſtand der Völker, die Belebung der wirthſchaftlichen Verhältniſſe des Geſammtſtaates zur Folge haben muß. Dadurch wird in keiner Weiſe die autonome oder nationale Stellung der einzelnen Kronländer verrückt, es wird nur verhindert, daß ſie ſich feindlich oder eiferſüchtig gegenüber ſtehen, daß ſie ihre Kräfte in nutzloſem Zwiſte fruchtlos verſplittern, ohne an der allgemeinen Weltbewegung als ein großes Ganze theilzunehmen.

Sind die materiellen Intereſſen gemeinſchaftlich, folgen ſie alle dem nämlichen Ziele, ſo werden ſich ohne Zweifel auch alle Sonder-Beſtrebungen verlieren, deren Tendenz, einer chineſiſchen Mauer gleich Grenzen zu ziehen beabſichtigt, nur die Rückkehr der Barbarei und die Verkümmerung der Eingeſchloſſenen zur Folge haben kann.

Oeſterreich hat nur Ein Meer; auf dieſem müſſen ſich die Intereſſen ſeiner Bevölkerungen concentriren, durch dieſes iſt die Zukunft der verſchiedenſten Stämme geſichert, wenn ſie brüderlich an's Werk gehen, um dem Geſammtſtaate ſeine Kraft und die ihm gebührende Stellung in der Welt zu verſchaffen.

Was die finanziellen Zustände der Monarchie betrifft, so wagen wir zu behaupten, daß dieselben vor Allem auf handelspolitischen Grundlagen ruhen müssen, und daß deren Hebung weit weniger von den, durch Einschränkungen im Staatshaushalte erzielten Ersparungen abhängig ist, als von der ausgiebigen Vermehrung der Einnahmen, von der Hebung des Wohlstandes und der Steuerkraft der Staatsangehörigen.

III.

Ein einziger Hafen ohne Küstengebiet, welcher Sonder-Interessen dienen und einer Nationalität, einer politischen Sonderstellung entsprechen soll, könnte so lange keine praktische Lösung national-ökonomischer Fragen bieten, als von diesem Hafen nicht gleichzeitig das Meer beherrscht werden kann, welches zunächst befahren werden muß. Ein Hafen wie jener von Fiume aber, der an manchen Gebrechen leidet, die seine Lage am Ende eines für die Schifffahrt oft so gefährlichen, durch Inseln eingeengten Golfes mit sich bringt, kann nur im Vereine mit der übrigen Küste zur Bedeutung gelangen, dann aber auch einer großen Zukunft entgegengehen.

Ungarn und Kroatien, wie ihre politische Stellung im Kaiserreiche sich auch immer gestalten möge, können in handelspolitischer Beziehung vernünftiger Weise und zu ihrem eigenen Vortheile kein anderes Ziel anstreben, als die Einigung ihrer Handels-Interessen mit denen der übrigen Theile der Monarchie, weil sie alle mit einander nur ein Meer als Basis besitzen, nur ein und dasselbe Fahrwasser benützen können, und dieses nur durch ein einheitliches Vorgehen ausgebeutet und durch eine vereint wirkende Kriegsmarine geschützt werden kann.

Wir sind also sammt und sonders trotz der Verschiedenheit der politischen Anschauungen gezwungen, dieses eine Meer in unserem Besitze zu erhalten und alle Bedingungen zu erfüllen, welche uns dessen Besitz sichern können.

Es kann wohl keinem unparteiischen, besonnenen Beurtheiler, ob Ungar, Kroate, Slave oder Deutscher, beikommen, sich in dem Traume zu wiegen, daß die Interessen des Handels und der Schifffahrt, den momentanen Aufregungen der Parteien zu lieb, sich durch künstliche Schranken für die Dauer werden einengen lassen; es wird Niemand erwarten, daß sie aus mißverstandenem

Localpatriotismus ſich immer wiederkehrenden Verluſten ausſetzen werden; vielmehr müſſen in unſerem praktiſchen, die Nothwendigkeit freieſter Bewegung und unbeengteſten Verkehres anerkennenden Zeitalter alle hemmenden Schranken beſeitigt und das geiſtige wie das materielle Leben nach Kräften gefördert werden, wenn nicht die Zukunft Oeſterreichs und jedes einzelnen Kronlandes bedroht erſcheinen ſoll. Wohl mag die Donau der einen Hälfte des Reiches als natürlicher Weg erſcheinen, auf welchem der Handel großgezogen werden kann; aber die Donau hat ihre Mündungen auf fremdem Gebiete, ſie befördert die Waaren und Menſchen in ein fremdes Meer, welches überdies tauſendfache Opfer verlangt und an nahezu barbariſche Küſten führt. Der große Verkehr muß nach Weſten ziehen, beſonders in dem Falle, wo es ſich um die Ausfuhr von Naturproducten handelt; jede Abweichung nach Oſten iſt ein verlorener Weg, der die Frachten belaſtet und die Preiſe der Waaren erhöht. Dieſer Weg wird nur dann ſeine goldenen Früchte tragen, wenn es den gemeinſamen induſtriellen Beſtrebungen wieder gelingen ſollte, auf den orientaliſchen Märkten die Concurrenz mit dem Auslande wie einſtens ſiegreich zu beſtehen.

Für unſere Naturproducte haben wir nur Eine Straße, jene zum adriatiſchen Meere, weil wir damit civiliſirte Länder oder ſolche verſehen müſſen, deren Bedürfniſſe aus Mangel an Arbeitskräften durch eigene Bemühung nicht gedeckt werden können, die uns aber wieder mit Producten und Erzeugniſſen verſehen, welche aus klimatiſchen oder ſonſtigen Urſachen bei uns nicht gewonnen werden können.

Wir ſind jedoch vor der Hand reicher an Naturproducten als an Fabrikaten, es liegt uns alſo ob, dem directen Exporte nach Weſten unſer Augenmerk zu widmen und vereint unſere Intereſſen am adriatiſchen Meere zu vertreten.

IV.

Zur Ausfuhr beſitzen wir vorläufig zwei Punkte an der Küſte, beide von größter Bedeutung: Trieſt und Fiume. Beide müſſen alſo mit den Donauländern in innige Verbindung treten, um den Austauſch der Waaren zu erleichtern und den Verkehr zu heben.

Wenn man die Lage dieſer zwei Häfen betrachtet und die Richtungen der möglichen Handelswege in's Auge faßt, ſo zeigen

sich wesentliche Unterschiede zwischen beiden, die wohl berücksichtiget zu werden verdienen. Um dem commerciellen Verkehre in großem Maßstabe dienen zu können, muß ein Hafen zwei Grundbedingungen erfüllen, ohne welche derselbe nie zum Aufschwunge gelangen und die eigene Schifffahrt nie beleben kann.

Jeder Hafen muß nämlich hinreichendes Hinterland besitzen, um eine ergiebige Einfuhr ertragen und gleichzeitig die Möglichkeit bieten zu können, der Ausfuhr in gleichem Maße zu genügen. Ein Schiff wird nur dann mit Vortheil eine Waare bringen, wenn es nach Löschung seiner Ladung unmittelbar eine andere zur Aufnahme bereit findet. Es wird in solcher Weise nie in den Fall kommen, leer absegeln und hierdurch die Fracht seiner Einfuhr vertheuern zu müssen. — Fiume wird nun in Folge seiner Lage keinen großen Import ertragen können, weil die Hinterländer vor der Hand keine bedeutenden Bedürfnisse zu decken haben. Hingegen wird es bei hergestellten Eisenbahnverbindungen reich an Ausfuhrartikeln sein.

Triest ist für die Einfuhr günstiger gelegen und zwar so lange die Ausfuhr industrieller Erzeugnisse nicht in dem Maße möglich, als es zur Belebung der Schifffahrt erfordeclich wäre. Wiewohl nun jeder dieser beiden Häfen der Natur seines Hinterlandes nach eine ihm zukommende eigenthümliche Verkehrsrichtung beherrscht, so liegen sie dennoch glücklicherweise dermaßen nahe an einander, daß ihre Verkehrslinien nach dem Innern mit Leichtigkeit in Verbindung gebracht und in dieser Weise beiden Häfen die größtmöglichen commerciellen Vortheile gleichzeitiger Ein- und Ausfuhr zu Theil werden können. Dadurch hängen sie aber bis zu einem gewissen Grade von einander ab, und ihre beiderseitigen Interessen werden niemals zu trennen sein.

Eine Bevorzugung des einen Hafenplatzes vor dem andern würde aus diesem Grunde zum Nachtheile der Hinterländer ausschlagen und die Concurrenz beseitigen, welche im Handel mehr wie irgendwo aufrecht erhalten, ja geschaffen werden muß, um den größtmöglichsten Nutzen für das Gesammtreich zu erzielen.

Es ist vielfach die Eisenbahnverbindung der Hauptstadt mit dem Meere, mit Triest, als eine Lebensbedingung angesehen worden, durch welche der Handel Oesterreichs erstarken sollte. Diese Voraussetzung beruht aber zum Theile auf irriger Grundlage, wiewohl der Verbindung dieser beiden Städte in anderen

Richtungen und für die Zukunft eine außerordentliche Bedeutung zuerkannt werden muß. — Oesterreich, so sehr es in der letzten Zeit in industrieller Beziehung vorgeschritten, kann mit seinen Erzeugnissen noch immer keine ausgiebige Concurrenz, es kann nur in beschränkter Weise die Ausfuhr ertragen und die directe Verbindung mit den eigenen Küsten schon aus dem Grunde nicht mit Vortheil benützen, weil die Industrie noch immer nicht die Erzeugnisse in solcher Menge beistellen kann, wie dies zu ganzen Schiffsladungen erforderlich sein würde. Zudem und vielleicht eben aus diesem Grunde ist in Oesterreich kein eigentlicher Handelsstand zu Tage getreten und maßgebend geworden, welcher als Vermittler zwischen der inländischen Industrie und den großen Weltmärkten die anzustrebenden Handelsbeziehungen herzustellen und aufrecht zu erhalten im Stande wäre.

Weil es dem Handel Triests an Ausfuhrartikeln fehlt, ist derselbe ein einseitiger und in gewisser Beziehung kein österreichischer, und zwar nicht aus politischen Gründen oder Tendenzen, sondern einfach darum, weil derselbe das Binnenland nur als Absatzort fremder Waaren betrachtet, ohne die Ergiebigkeit und den Reichthum des Landes berücksichtigen, also sich mit diesem identificiren zu können. Zum größten Theile auf das Ausland und die Einfuhr beschränkt, liegt der Handel Triests in dem Augenblicke darnieder, wo die Geldkräfte des Inlandes sich vermindern, und erleidet jetzt durch die Entwerthung der Valuta herbe Verluste, ohne im Stande zu sein, zur Hebung jener Geldkräfte nachhaltig beizutragen. Die Verluste, welche aus der Entwerthung der Valuta hervorgehen, werden in der That durch die Vortheile nicht aufgewogen, die eine Ausfuhr bietet, weil diese factisch so gut wie gar nicht besteht, und so lange nicht bestehen wird, als die Verbindungen nicht hergestellt sind, welche unsere Küste mit dem productenreichen Inlande auf zweckmäßige Weise in nähere Berührung bringen.

V.

Das traurige Ergebniß dieser Verhältnisse ist aber, daß Oesterreich mit seinen herrlichen Küsten und Häfen, mit seiner unvergleichlichen und zum activen Handel drängenden Centralstellung, mit einer Küstenbevölkerung, welche sich mit Vorliebe, leider ohne genügenden Erwerb, der Schifffahrt widmet — daß

Oesterreich, sagen wir, noch immer keine handelspolitische Selbstständigkeit erlangt hat und in der Mitte des eigenen Reichthums täglich ärmer wird.

Da liegen Kronländer, deren Ergiebigkeit und Ertragsfähigkeit kaum geahnt werden, dort stehen hochstämmige Wälder mit dem prächtigsten Bauholze, da weiden Herden, die hundertfach ihre Erhaltungskosten vergüten könnten, wenn nur die Möglichkeit vorhanden wäre, die verschiedenen Producte dem Meere zuzuführen. Steinkohlen vorzüglichster Gattung harren in einer Zeit der Verwerthung, wo viele Tausend Tonnen in England mit theurem Silber angekauft werden müssen, während wir selbst mit dem eigenen Materiale nicht nur unsere eigenen Bedürfnisse, sondern einen guten Theil jener des Mittelmeeres decken könnten.

Und diese Feldfrüchte, diese Herden, diese Wälder und Steinkohlen liegen an Wasserstraßen, wie sie ähnlich Europa kaum aufzuweisen hat und die, für sich schon Nutzen verheißend, zugleich die Richtungen andeuten, in welchen Eisenbahnen mit verhältnißmäßig leichterer Arbeit angelegt werden könnten.

Man werfe einen Blick auf die Karte unseres Vaterlandes und man wird mit Wehmuth gewahren, wie wenig wir bisher die von der Natur so großartig gespendeten Schätze zu nützen wußten, wie sie unbeachtet und ungekannt dem Verfalle preisgegeben sind, während mit der Versumpfung des Bodens die dort wohnenden Völker moralisch und physisch einem ähnlichen Zustande entgegengehen.

VI.

Allerdings wurden für Eisenbahnverbindungen bedeutende Opfer gebracht, allein man ist dabei nicht immer logisch zu Werke gegangen. Statt vor Allem jene Bahnen in Ausführung zu bringen, welche nach Westen hin die Producte der südlichen Theile des Kaiserreiches zu befördern im Stande gewesen wären, statt dafür zu sorgen, daß der Reichthum des Landes von Außen Nahrung erhalte, hat man von Ungarn nach Böhmen, bis zum Anschlusse an Deutschland, Bahnen vollendet, welche Producte dahin führen, die in jenen Ländern bereits vorhanden sind, die nur einen inneren Tauschhandel, keinen eigentlichen Handelsverkehr bezwecken können und eine illusorische Concurrenz zur Folge haben. Die Bahnen, welche von den südlichen Donauländern

nach Weſten ziehen ſollten und im Allgemeinen noch immer nicht über den Standpunkt von Projecten hinaus gediehen ſind, hätten den productenreichen Ländern Geld zugeführt, an dem ſie Mangel leiden, hätten die Bevölkerungen angeeifert, den Grund und Boden in ausgedehnterem Maße zu verwerthen, weil dann die Ausfuhr keine beſchränkte geweſen und den Landesproducten anderer Kronländer nicht in den Weg getreten wäre. Bei einer zweckentſprechenden Verbindung mit dem Meere kann die Production zehnfach geſteigert werden, ohne den Nachbarländern Eintrag zu thun. Durch vermehrten Export wird der innere Wohlſtand gehoben und es werden Bedürfniſſe bei den Völkern wach, welche, früher nicht geahnt, zunächſt unſerer eigenen Induſtrie den Impuls zu größerer Thätigkeit, die Mittel zu größerem Gewinn an die Hand geben. Das für Arbeit und Production von außen einſtrömende Geld wirkt belebend und fördernd auf den Geſammtſtaat, deſſen Völker ſich zu einem Complexe von national-ökonomiſcher Bedeutung verbinden. Die einzelnen Kronländer, ſie mögen dieſen oder jenen politiſchen Inſtitutionen huldigen, ſie mögen hundertfach an das hiſtoriſche oder nicht hiſtoriſche Recht halten — in dem einen Punkte werden ſie einig ſein, nach der einen Richtung werden ſie einheitlich ſtreben: dem Handel die Bahnen zu öffnen, welche ſie alle einem früher nicht gekannten Wohlſtande entgegenführen.

Für den Handel iſt es gleichgiltig, welche Parlaments-Gliederungen aufgeſtellt, welche politiſche Eintheilungen befolgt werden.

Der Handel begehrt geſicherte Rechtszuſtände, geordnete Staatsfinanzen und eine unbeanſtändete Freiheit der Bewegung. Wir befinden uns aber leider auf einem Wege, welcher dieſen Bedingungen nicht entſpricht, der, ſtatt die Pforten des Verkehres zu öffnen, die Abgrenzungen der Kronländer mit allen ihren Uebeln einführt, deren nachtheilige Folgen gar nicht abzuſehen ſind, wenn nicht jetzt ſchon mit Energie und Ausdauer die Hand ans Werk gelegt wird, um einen Rückſchritt in der Civiliſation zu verhindern.

VII.

Und welche Hinderniſſe ſind vorerſt zu bewältigen, um den Völkern zu zeigen, daß ein hermetiſcher Abſchluß verderblich, um den Anfang zur Belebung der ſüdlichen Theile des Kaiſer-

reiches, zur Aufrichtung des darniederliegenden Handels, der zerrütteten Finanzen möglich zu machen?

Betrachten wir ein wenig die wichtigsten Verbindungen, welche die Donau mit dem adriatischen Meere, mit den österreichischen Gestaden vereinigen könnten.

Wir gewahren vor Allem zwei Flußgebiete, jenes der Drau und das der Save, welche uns gewissermaßen auffordern, ihren Weg zu verfolgen. Die Drau führt uns von der Donau stromaufwärts an die bereits beendigte Eisenbahn nach Triest. Die Save bestimmt die Richtung, in welcher wir nach Fiume gelangen können.

Die Drau, welche unweit Essegg in die Donau mündet, trägt fast überall Schiffe von $2\frac{1}{2}$—3 Fuß Tiefgang und zwar von der Mündung bis nahe an die Eisenbahn nach Triest. Nur einzelne Klötze, welche im Flußbette sich eingerannt haben, wären zu heben, nur wenige Regulirungen vorzunehmen, um die unbeanständete Schifffahrt zu ermöglichen und die Donau mit dem Haupthafen Oesterreichs in Verbindung zu setzen.

Die Lösung dieser wichtigen Aufgabe scheint nunmehr wirklich erfolgen zu sollen und man kann hoffen, daß in wenigen Monaten und mit verhältnißmäßig geringen Kosten endlich diese Verbindungslinie dem Verkehr geöffnet werde.

Eine kurze Zweigbahn soll die Drau mit der Triester Bahn verbinden und Korn, Holz, Vieh, Kohlen werden auf ebenen Wegen zum Meere wandern, ohne fremde Gebiete zu durchschreiten, ohne Abgaben zu bezahlen, welche nicht dem Staate und seinen Angehörigen zu Gute kämen.

Die Save erfordert größere Summen, um von ihrer Mündung bis Sissek und Agram schiffbar zu werden, sind wir aber recht unterrichtet, so übersteigen dieselben kaum 130.000 fl.

Es kann jedoch nicht unerwähnt bleiben, daß die hier besprochenen Regulirungs-Arbeiten nur genügen, um die Verbindung überhaupt zu ermöglichen, und daß man sich mit der Zeit — je früher, desto besser — wird entschließen müssen, auch noch jene Regulirungen herzustellen, welche nicht blos die Schifffahrt ermöglichen, sondern sie zugleich erleichtern. Jede Abkürzung des Weges, jede Beseitigung scharfer Biegungen hat einen geringeren Zeitaufwand für die Beförderung, eine größere Sicherheit, somit einen wohlfeileren Transport zur Folge.

Von Agram ſoll dem Vernehmen nach eine Eiſenbahn-Verbindung mit Fiume zur Ausführung kommen, während die Bahn von Siſſek nach Steinbrück im Anſchluſſe der Trieſter Bahn im künftigen Jahre fahrbar ſein dürfte. Inwieferne ſich die erſtere, nämlich die Eiſenbahn von Agram über Carlsſtadt nach Fiume von wahrem Nutzen erweiſen, ob ſie bei den Schwierigkeiten des Bodens ſchon jetzt einträglich ſein wird, kann noch nicht mit Beſtimmtheit ausgeſprochen werden. — Wir haben gewichtige Stimmen gehört, die ſich für eine Pferde-Eiſenbahn auf der Louiſenſtraße erklären, welche mit beziehungsweiſe wenigen Koſten und in kurzer Zeit hergeſtellt werden könnte. In der That verdiente ein ſolches Project reiflich überlegt zu werden, denn vor Allem handelt es ſich, für Fiume den Korn-Export zu erleichtern und den ſchon jetzt thätigen Dampfmühlen wohlfeileren Weizen zuzuführen. In einem Lande aber, wo die Arbeitskräfte noch ſo billig, wo es ſich um keine außerordentliche Beſchleunigung des Transportes handelt, dürfte die Herſtellung einer Dampf-Eiſenbahn keinen Gewinn abwerfen, insbeſondere, wenn ſie nur zum Zwecke der Ausfuhr dienen ſoll; daß die Einfuhr in dieſer Richtung vorläufig keine Bedeutung haben kann, wurde ſchon früher erwähnt.

VIII.

Wir brauchen wohl die große Wichtigkeit des Kornexportes für den Geſammtſtaat nicht erſt beſonders hervorzuheben. Im vorigen Sommer, als England Noth an Getreide hatte, erſchienen, ſo viel uns erinnerlich, nach einander drei engliſche Dampfer in Trieſt, welche unſer durch mühſamen Landtransport vertheuertes Getreide ankauften und hinwegführten. — Die erſte Folge davon war, daß das Agio durch die erzielten Silber- und Goldzahlungen um 6 bis 7% fiel.

Oeſterreichiſches Mehl iſt auf allen Märkten der Welt geſucht. Aus eigener Erfahrung können wir bezeugen und haben auch ſeiner Zeit darüber berichtet, daß öſterreichiſches Mehl in Braſilien derart zum Bedürfniß geworden, daß man ſogar das wohlfeilere nordamerikaniſche Mehl durch Beimiſchung von geringeren Quantitäten des theuerern öſterreichiſchen Mehles zu verbeſſern und mundgerechter zu machen trachtet. In Batavia, in Singapore hat es Eingang gefunden, und im letzteren Welthafen

hielt es eine Gesellschaft von Triester und Fiumaner Kaufleuten sogar der Ausgabe werth, einen Agenten aufzustellen, der im Anfange des vorigen Jahres dahin abging, um den Mehl- und Zwiebackhandel zu fördern. Ueberall ist österreichisches Mehl geschätzt und nur der hohe Preis verhindert, daß durch dasselbe die wohlfeileren, aber auch minder guten nordamerikanischen und australischen Sorten verdrängt werden. Kann sich aber österreichisches Mehl trotz des ungünstigen Preises dennoch auf fremden Märkten in Ansehen erhalten, so wird wohl Niemand in Abrede stellen wollen, daß es unter günstigeren Preisverhältnissen weit größeren Absatz finden müßte. — Was Brasilien anbelangt, so glauben wir sogar behaupten zu können, daß es nur geringerer Aufbesserung im Preise des Mehles bedarf, um hauptsächlich auf Grundlage dieses Ausfuhr-Artikels eine geregelte Dampfschifffahrt nach jenen Gegenden einträglich zu machen. Bei dem Umstande, als die Fracht der Schiffe schon durch die Mehlausfuhr gedeckt ist, werden auch andere Erzeugnisse, und insbesondere Wein zur Ausfuhr und Verwerthung nach jenen Ländern kommen können, da die Möglichkeit geboten sein wird, vorerst kleinere Partien dahin zu befördern.

Welche Ersparungen aber bei der Verproviantirung der Armee und der Marine durch wohlfeileren Bezug an Mehl erzielt werden können, überlassen wir Fachmännern und Behörden zu beurtheilen.

Dermalen dürften für die Armee täglich mindestens an 150.000 Pfund oder 1500 Centner Brod erforderlich sein. Schon durch die Regulirung der Drau mag angenommen werden, daß der Centner Brod gering gerechnet um 25 Kreuzer wohlfeiler hergestellt werden kann. Dadurch allein würde man ein Ersparniß von mindestens 375 fl. täglich, also in einem Jahr von nahe an 140.000 fl. erzielen, während die gänzliche Regulirung und Schiffbarmachung der Drau, wenn sie dem ganzen Laufe in vollständiger Weise gelten sollte, kaum diesen Betrag erreichen dürfte.

Die Kriegsmarine strebt zur Vertheidigung unserer Küsten eine Vergrößerung an, welche mehr denn jemals noth thut, ja, gewissermaßen ein staatliches Bedürfniß geworden ist, sollen wir die Stellung einer Großmacht nicht einbüßen.

Das Bauholz wird aber an unseren Küsten mit jedem Jahre theuerer und seltener, besonders wo es sich um größere Stämme handelt.

Das Bedürfniß der Kriegsmarine an ſolchen größeren Stämmen dürfte für die nächſte Zukunft zum mindeſten an 60.000 Kubikfuß jährlich betragen, die wir aus Slavonien und aus dem Kreutzer und St. Georger Gebiete, alſo von den Draugegenden beziehen könnten. In dem Falle, als durch die Regulirung der Drau eine Ermäßigung des Preiſes loco Trieſt von einem halben Gulden für jeden Kubikfuß zu erzielen wäre, was nach unſerem Dafürhalten möglich iſt, ſo würde hierdurch die Kriegsmarine allein an 30.000 fl. jährlich erſparen. Ferner dürfte unſere Marine in den künftigen Jahren an 10.000 Tonnen engliſcher Steinkohlen benöthigen, welche den inländiſchen, d. h. den dalmatiſchen und iſtriſchen Kohlen, beigemiſcht werden, weil dieſe letzteren allein nicht genügende Heizkraft beſitzen und durch bedeutenden Schwefelgehalt ſchädlichen Einfluß üben. Wäre die Möglichkeit vorhanden, die Kohle aus Fünfkirchen, oder aus Oravitza im Banat ſtatt der engliſchen Kohle zu gebrauchen — wozu in techniſcher Beziehung Hoffnung vorhanden iſt — ſo würde ſchon bei Regulirung der Drau eine Ermäßigung des Preiſes von nahe an vier Gulden für jede Tonne, den engliſchen Preiſen loco Trieſt oder Fiume gegenüber, zu erreichen ſein, ſomit dem Aerar eine jährliche Erſparung von 40.000 fl. zu Gute kommen.

Sollte es aber gelingen, in den Drau- und Savegegenden andere näher gelegene Kohlenlager zu entdecken, was mit Zuverſicht erwartet werden kann, dann dürfte dieſes, für die Schifffahrt ſo werthvolle Brenn-Material den Grund zu einem Wohlſtand legen, wie wir ihn in ſeinem Gipfelpunkte an England ermeſſen können.

Wünſchenswerth wäre es jedenfalls, daß in dieſer Hinſicht, auf Grundlage bekannter Thatſachen, die Gegenden des Drauthales und der ſlavoniſchen Gebirge wiſſenſchaftlich unterſucht würden und es dürfte dieß der k. k. geologiſchen Reichsanſtalt Gelegenheit bieten, ihre ſchöne, in den verſchiedenſten Richtungen ſo erfolgreiche Thätigkeit auch dieſen Gegenden ſegenbringend zuzuwenden.*)

Kommt es aber zu einem Kriege, wird man fragen, was dann? Der Kohlenbezug aus England wäre unmöglich, ja, nach Umſtänden ſogar jener von unſerer Küſte in Frage geſtellt; die

*) Die ſteiriſchen Kohlen haben ſich bisher in keiner Weiſe für die Dampfſchifffahrt bewährt.

Kriegsschiffe wären in ihren Bewegungen gelähmt und vielleicht zur Unthätigkeit gegen einen Feind gezwungen, der unsere Küsten mit Verwüstung, unseren Handel mit Vernichtung bedroht.

IX.

Wir haben bisher nur beispielsweise des Verbrauchs an Korn, Holz und Kohlen mit Rücksicht auf militärische Zwecke Erwähnung gethan. Welcher Gewinn würde aber durch Erleichterung der Communicationen dem Seehandel zufallen? Welche Vortheile würden für das Inland erzielt, welche Thätigkeit und Bewegung im ganzen Kaiserreiche hervorgerufen werden?

Wir sind nicht in der Lage, uns hier mit Einzelnheiten statistischer Natur abzugeben, die uns weit von unserem Zwecke ablenken würden, und wollen bloß noch eine Frage stellen. Glaubt man, daß die Herren Roebuk und Lever der österreichischen Regierung zu lieb eine Dampfschifffahrts-Verbindung zwischen England und Triest in Antrag gebracht, oder daß sie es nur auf den Reichthum unserer Länder an Naturproducten abgesehen haben? Wenn Engländer sich an solchen Unternehmungen betheiligen, so geschieht dies wohl nur auf Grund genauer Berechnungen, so müssen sich Vortheile ergeben, die wir leider bisher nicht genug auszubeuten gewußt. Wenn aber schon Fremde sich herbeilassen, uns den einzuschlagenden Weg zu zeigen, so benützen wir wenigstens diese bedeutungsvollen Winke zum Nutzen unseres Vaterlandes und seiner Bevölkerung.

Gehen wir ans Werk! Verbinden wir, nachdem es so leicht möglich ist, den größten Strom Europas mit dem adriatischen Meere und verlassen wir handelspolitische Ansichten in Bezug auf den Orient, welche wohl einst, als wir nahezu keine eigenen Küsten besaßen, genügen mochten, gegenwärtig aber einseitig und daher schädlich wirken, sobald sie nicht auch auf unsere eigenen Küsten ausgedehnt werden.

Wir wiederholen es, die Donaumündungen haben, seitdem wir eigene Küsten besitzen, einen großen Theil ihres Werthes verloren; das schwarze Meer ist kein österreichisches, und unsere Küste hat ein Recht auf Berücksichtigung!

Betrachten wir die Lage des schwarzen Meeres und jene des adriatischen in Bezug auf die Ausfuhr von Producten nach dem Westen Europas, sowie nach anderen Welttheilen. Vor Allem

wird uns nicht entgehen, daß von Trieſt oder Fiume der Weg nach irgend einem Punkte, an welchem Schiffe mit Producten vorüberfahren müſſen, wie z. B. Malta, um nahe an 400 Seemeilen oder 100 deutſche Meilen kürzer iſt, als jener von den Donaumündungen bis zu der erwähnten Inſel. Zugleich liegen unſere Produciions-Mittelpunkte näher an Trieſt oder Fiume als an Sulina.

Die Schifffahrt von den Donaumündungen ins ſchwarze Meer iſt eine koſtſpielige und ſchwierige, das ſchwarze Meer gehört zu den gefährlichſten, welche dem Seemanne bekannt ſind, daher auch die Aſſecuranz ſowohl, als der Lohn der Schiffsmannſchaft bei weitem höher, als anderwärts ſtehen, wodurch in gleichem Maße die Frachten und die Preiſe der Waaren ſteigen. Die Schifffahrt durch die Dardanellen iſt mit großen Schwierigkeiten und Koſten verbunden, der griechiſche Archipel im Winter ſtürmiſch und gefahrvoll.

Das adriatiſche Meer dagegen beſitzt kein einziges dieſer Hemmniſſe, es iſt vergleichsweiſe leicht zu befahren, mindeſtens iſt die öſterreichiſche Küſte mit vielen vortrefflichen Häfen verſehen, welche im Sturm einem jeden Schiffe Schutz zu bieten vermögen.

Auf dem ſchwarzen Meere finden wir einen mächtigen Concurrenten, welcher ſeinen Exporthandel an der eigenen Küſte betreibt, in jeder Weiſe begünſtigt und durch die Schwierigkeiten, die er dem öſterreichiſchen Handel bereitet, unterſtützt. Wenn wir das Feld, das uns keine Vortheile bringt, räumen und unſer eigenes Meer bedenken, ſo erreichen wir einen ſelbſtſtändigen Gewinn und vereinfachen die Beziehungen zu Rußland.

Erwägt man ferner, welche Vortheile mit wenigem Geldaufwande und in ſehr kurzer Zeit erreicht werden können, daß ferner militäriſche, politiſche und finanzielle Rückſichten zu der leichteren, einfacheren Verbindung der unteren Donauländer mit dem adriatiſchen Meere drängen — ſo muß es um ſo mehr Wunder nehmen, daß in dieſer Richtung noch ſo wenig geſchehen, als die Bewohner jener Gegenden bereitwilligſt dazu die Hand bieten würden, und ſelbſt die noch ſo unvollkommenen Regulirungen der beiden großen Confluenten der Donau, verbunden mit wenigen Eiſenbahnbauten, bereits ſo großartige Vortheile in Ausſicht ſtellen.

Ueber die Wichtigkeit des adriatischen Meeres für Oesterreich und dessen Vertheidigung.

I.

Das adriatische Meer, einst die mächtigste Ader des europäischen Handels, die Quelle des Reichthumes und der Macht für Venedig, hat in den letzten Jahrhunderten, seitdem die Schiffahrt sich ausgebreitet, seit jüngere, kräftigere Hände den Meerverkehr übernahmen und mit früher ungekannter Thätigkeit und Einsicht betrieben — jenen hohen Rang eingebüßt, den es in der Welt so lange behauptet, weil einerseits der Handel die Bedürfnisse der europäischen Völker auf anderen Wegen befriedigte und anderseits die östlichen Hinterländer des adriatischen Meeres, obschon ihnen die besten Häfen an demselben zur Verfügung standen, dennoch nicht erschlossen wurden und im Allgemeinen hinter der fortschreitenden Civilisation in ihrer Entwickelung zurückblieben. Verheerende Kriege, die Festsetzung der türkischen Macht, die Verschiedenheit der Racen, verhinderten nicht nur, daß der politische Schwerpunkt der im Osten des adriatischen Meeres lebenden Völker an dasselbe verlegt wurde, sondern zwangen sie sogar dem Sitze der Barbarei sich anzuschließen und gegen denselben zu gravitiren.

Nur ein schmaler Küstenstrich blieb in den Händen civilisirter Nationen und verschaffte den dort lebenden Völkern eine kümmerliche Existenz, welche aus politischer und nautischer Nothwendigkeit aufrecht erhalten ward. Die Natur hat zudem diesen Küstenstrich mit ehemals fast unübersteiglichen Hindernissen, mit einer kahlen Bergkette von den Hinterländern getrennt, welche, wiewohl zur Bodencultur geeignet und reicher Erträgnisse fähig, sich dennoch nicht aus einem Zustande der Zerfahrenheit, des Haders und der daraus hervorgehenden Armuth und Apathie zu reißen vermochten, während die sich festsetzende osmanische Macht jede Regung der Volkswirthschaft und des Handels erstickte. Die westliche Küste des adriatischen Meeres zieht sich an Italien hin, besitzt keine Häfen und ist wegen der vorwaltenden östlichen Winde, der stärkeren Meeresströmungen und der seichten sandigen Ufer

für die Schifffahrt ungeeignet; sie konnte also niemals auf die Befahrung des Golfes selbstständigen Einfluß nehmen. Das Hinterland dieser Küste ist aber zumeist schmal, an seiner westlichen Seite von einem anderen Meere bespült und nicht geschaffen, Bodenproducte oder Industrieerzeugnisse in solcher Menge zu liefern, um den Verkehr auch auf dem adriatischen Meere nachhaltig zu beleben.

Die Mittelpunkte der Cultur und des Fortschrittes liegen überdies für die italienischen Völker im Westen und Norden ihres Landes, folglich muß auch die Handelsbewegung dahin gerichtet sein.

So lange Venedig die von Nordost über Nord bis Nordwest liegenden Länder durch seinen Handel belebte, konnten Macht und Reichthum sich daselbst mehren, sie mußten aber von dem Augenblicke an sinken, als auch noch andere Völker es übernahmen, den Bedürfnissen des Verkehres auf günstigeren Wegen zu genügen.

Venedig hatte keinen Territorialbesitz hinter seinen östlichen Küsten von Istrien und Dalmatien, keine Verbindungen mit den ostwärts derselben gelegenen Ländern, es besaß nicht einmal die ganze Ostküste des adriatischen Meeres. Des Mittels beraubt, in dieser Richtung seinen Handel auszudehnen, sich mit den Völkern des Ostens in Handelsverbindung zu setzen, mußte es, nachdem auch die nördlichen Märkte verloren waren, Macht und Ansehen verlieren und endlich wie ein morsch gewordenes Gebäude beim ersten Anprall zusammenbrechen.

Wohl ahnend, daß die östlichen Länder auf das adriatische Meer von Einfluß sein konnten, hielt es so lange als möglich Triest in einer mindestens mittelbaren Abhängigkeit und suchte den sich furchtsam entfaltenden Keim einer eigenen Handelsthätigkeit daselbst mit Gewalt niederzudrücken.

Venedig fiel und das Erbtheil des adriatischen Meeres ging an Oesterreich, das Land des Ostens, über. Wohl blieb das türkische Reich von ehedem stehen und dem adriatischen Meere fremd, aber seine Kraft war in den Kriegen gegen Oesterreich gebrochen, die Grenzen des letzteren blieben längs der Save und Donau unangetastet und es hatte sich für das adriatische Meer ein mächtiges Hinterland gebildet, dessen Völker, wiewohl verschiedenen Racen angehörig, dennoch, Einem Herrscher gehorchend, eine Einheit darstellen konnten, wenn sie einem und demselben national-

ökonomischen Zwecke entgegengeführt worden wären. Und wenngleich österreichische Häfen schon früher am adriatischen Meere bestanden, so war es doch erst nach dessen Besitznahme möglich, dem österreichischen Handel die unangefochtene Schifffahrt und den freien Verkehr auf demselben zu sichern.

Die Verhältnisse waren aber dem Aufschwunge österreichischer Interessen auf diesem Meere nicht günstig. — Die Donau hatte als Handelsstraße schon viel früher und seit den ältesten Zeiten, als leichteste Verbindung mit dem schwarzen Meere und mit der Levante, ein politisches Uebergewicht gewonnen; die Handelsbeziehungen hatten sich in dieser Richtung entwickelt und die alte Gewohnheit, in Verbindung mit der langsamen Herstellung von Communicationsmitteln, verhinderten, daß man die eigene Schifffahrt und den eigenen Handel über eigene Häfen besonders berücksichtigte, wozu auch wohl noch der natürliche Umstand beitragen mochte, daß im Inlande jene Kenntnisse und Erfahrungen mangelten, ohne welche eine Einsicht der möglichen Vortheile, eine Durchführung der erforderlichen Maßregeln gar nicht denkbar ist.

Zudem mußte sich Oesterreich erst entfalten, zum Selbstbewußtsein der eigenen Kraft gelangen und die national-ökonomische Einigung seiner Völker bewirken; es mußten die Zollschranken im Inneren des Landes fallen und alle jene Schwierigkeiten und Hindernisse beseitigt werden, welche dem freien Verkehre im Inlande bis zu den Landesgrenzen im Wege standen. Diese Aufgabe ist noch nicht vollständig gelöst und selbst die schwachen einseitigen Versuche, welche zur Verbindung der Donau mit dem adriatischen Meere in den letztvergangenen Decennien gemacht wurden, scheiterten an der Ungunst der Zeiten, bis es endlich vor wenig Jahren gelang, einen Schienenweg aus dem Herzen der Monarchie zur ersten Handelsstadt Oesterreichs zu vollenden und in letzter Zeit auch die Hauptstadt Ungarns damit zu verbinden.

Diese Eisenbahnen genügen indeß noch nicht unseren Bedürfnissen, sie sind noch immer nicht befähigt, die Länder größter Production mit dem Meere auf dem kürzesten Wege zu verbinden, sie schaffen überdieß ein Handelsmonopol für die eine Seestadt zum Schaden anderer und des allgemeinen Verkehres, der nur in der vervielfältigten Mitwerbung dem Gesammtreiche wahren und großen Nutzen bringen kann.

Wohl hat man in letzter Zeit an beſſere Communicationen auf den beiden mächtigen Confluenten der Donau gedacht, ja die Regulirungen der Save und Drau mit mehr Thatkraft in Angriff genommen; wohl ſind Zweigbahnen, wie jene von Steinbrück nach Agram und Karlsſtadt in Bau, und wir dürfen hoffen, auch jene von St. Peter nach Fiume bleibe kein bloßes Project; — aber ſelbſt dieſe Bahnen und Waſſerwege ſind noch immer ungenügend für den Handel und wir glauben zuverſichtlich, daß es gelingen wird, eine Eiſenbahn anzulegen, welche die ſüdlichen Donauländer direct mit den adriatiſchen Küſten verbindet, und bei welcher auch Fiume die entſprechende Berückſichtigung erfährt.

Mit der Erreichung von Handelsvortheilen, mit der Belebung von jetzt wenig bevölkerten Landſtrichen, mit der Hebung des Wohlſtandes und der Cultur in unſerem Vaterlande, geht aber auch Hand in Hand die Erreichung ſtaatspolitiſcher, ökonomiſcher und militäriſcher Zwecke, deren Bedeutung in unſerer Zeit ſchwerlich mehr unterſchätzt werden dürfte.

Oeſterreich beſitzt einen Reichthum an Naturproducten in ſeinen ſüdlichen Gebietstheilen, wie kaum ein anderes Land in Europa und iſt in der Lage, jährlich an Getreide, Bauholz, Fetten, Fellen, Knochen, Wein, Tabak u. ſ. w. ein namhaftes Contingent den übrigen europäiſchen Ländern zu liefern, ja nach allen Theilen der Welt zu verſenden. Dieſe Ausfuhr kann aber nur dann die größtmöglichen Vortheile bieten, wenn die Producte auf dem kürzeſten Wege, alſo mit den geringſten Koſten, zum Meere, und zwar über öſterreichiſche Häfen, durch die Hände öſterreichiſcher Kaufherren, gelangen. Dieſe Producte ſind bei ihrer Ausfuhr für den Weſten und Nordweſten Europa's oder für ſolche Länder beſtimmt, zu welchen der Weg durch das mittelländiſche Meer, ſomit jedenfalls nach Weſten führt. Jeder Schritt alſo, den dieſe Bodenproducte nach Oſten machen, iſt verlorener Weg, verlorene Zeit, folglich verlorenes Geld, das auf den Verkaufspreis der Producte eingebracht werden muß.

Der natürlichſte Abſatzweg für die Südländer der öſterreichiſchen Monarchie nach dem Meere iſt daher der kürzeſte Weg nach den adriatiſchen Küſten, welche für Oeſterreich und deſſen Zukunft einen unbeſtreitbaren Werth beſitzen, der außerordentlich groß, auf den Wohlſtand des Kaiſerreiches, auf den Zuſtand ſeiner

finanziellen Verhältnisse den nachhaltigsten und günstigsten Einfluß auszuüben berufen ist.

Keine Schwierigkeiten, keine Opfer sollten zu groß scheinen, um die zweckmäßigsten Verbindungen der österreichischen Donauländer mit dem adriatischen Meere herzustellen, denn von ihnen hängt großentheils die Zukunft Oesterreichs und seiner Machtstellung ab.

Freilich wird bei vermehrtem Handelsverkehre eine Interessen-Politik nach Außen für Oesterreich dringender werden, aber eine solche ist für das Kaiserreich längst ein Bedürfniß geworden und ist ein Mittel zur Förderung der Einigkeit der Völker, zur Sicherung des Bandes, das sie alle unzertrennlich umschlingen sollte.

Hat aber das adriatische Meer die Wichtigkeit, welche wir demselben beimessen, sind die Schlüsse, die wir gezogen, richtig, so ist dessen Besitz für Oesterreich eine Nothwendigkeit, von der nicht abgegangen werden kann, die nicht bei Seite gesetzt werden darf, sollen die Knotenpunkte des Verkehres nicht aufgegeben, die Wege nicht abgeschnitten werden, welche dem Fortschritte, dem Wohlstande und dem Frieden der österreichischen Völker eröffnet sind.

Sieht man jedoch von den subjectiven österreichischen Interessen ab, so ist es auch für die allgemeine politische Lage Europa's erforderlich, daß Oesterreich das adriatische Meer besitze.

Nur Oesterreich kann auf diesem Meere dem Handel jenes Leben verleihen, das für die Ausgleichung des Bedarfes an Getreide in Europa nothwendig ist. Die Kornpreise hängen innig mit dem Geschicke und mit der Geschichte der europäischen Länder zusammen, von ihnen hängt die Vermehrung, ja die Gesittung der Bevölkerungen ab und die Ausgleichung dieser Preise verhindert Hungersnoth und Krankheiten in Ländern, deren Erträgniß kein günstiges ist, während andere Gebiete ihren Ueberfluß verwerthen können. Oesterreich besitzt somit, indem es zum Ausgleiche der Kornpreise beiträgt und eine Kornkammer der gesitteten Welt ist, besonders für Handelsvölker eine politische Bedeutung, und einen um so größeren Werth, als es im Stande ist, dem Handel Länder zu erschließen, deren zunehmender Wohlstand eine Waarenbewegung und einen Austausch möglich macht, welche allen civilisirten Völkern zu Gute kommen.

Es liegt somit im Interesse der mächtigsten Handelsstaaten, daß Oesterreich, soferne es die entsprechenden Verbindungen mit

ſeinem Inlande herſtellt, das adriatiſche Meer und den freien Verkehr auf demſelben beſitze und daß der große Complex ſeiner Königreiche und Länder mindeſtens in national-ökonomiſcher Beziehung ungetheilt bleibe und ein einziges Handelsgebiet darſtelle.

Sind die geeigneten Verbindungen von der unteren Donau zum adriatiſchen Meere geſchaffen, ſo eröffnen ſich dem öſterreichiſchen Handel und dem Staate neue Vortheile.

Während wir nämlich gegenwärtig unſeren eigenen Producten und Waaren noch die Durchfuhr auf fremden Gebieten verſchaffen müſſen, damit ſie zum Meere gelangen, werden dann die ſüdlichen Gegenden der Monarchie ſogar einen bedeutenden Theil jenes fremden Waarenzuges vermitteln, welcher zur Zeit von den Küſten des ſchwarzen Meeres durch den türkiſch-griechiſchen Archipel geht, um nach den Märkten des Weſtens zu gelangen. Denn durch die Herſtellung directer Verbindungen vom ſchwarzen zum adriatiſchen Meere würde der lange Weg, den die Waaren gegenwärtig vom ſchwarzen Meere nach dem Weſten zu nehmen haben, abgekürzt und was noch mehr iſt, es würden die Gefahren und die Unſicherheit umgangen werden, welchen die Schifffahrt in jenen Gewäſſern ausgeſetzt iſt.

Eine ſo vortheilhafte Veränderung des Waaren- und Productenzuges würde nicht nur die wohlthätigſten Folgen auf Oeſterreich äußern, ſondern ſich zugleich von außerordentlichem Werthe für die geſammte geſittete Welt erweiſen.

Der Einfluß, den Oeſterreich in civiliſatoriſcher Beziehung auf die türkiſchen Nebenländer übt, kann nicht verkannt werden und jenen Staaten nicht gleichgiltig ſein, welchen, wie Oeſterreich, die Erhaltung und Geſittung des türkiſchen Reiches am Herzen liegt.

„Das Oeſterreich von ehedem kann einem ſchlummernden Giganten verglichen werden, das Oeſterreich der Zukunft aber wird, wenn alle ſich vorbereitenden Aenderungen geſchehen ſind, ein aus ſeinem Schlafe geweckter Rieſe ſein, der ſeine ganze Thatkraft, ſeine ganze Stärke wirken läßt“, — ſchrieb erſt kürzlich eine bekannte engliſche commercielle Autorität.

Italien dagegen kann, wenn es auch das adriatiſche Meer beſäße, dem Verkehre in ſolcher Weiſe keine Unterſtützung bieten, ja es würde in manchen Fällen ſelbſt angewieſen ſein, ſich in Bezug auf den adriatiſchen Handel auf die Production von Län-

dern zu stützen, die nicht in seinem Gebiete liegen, was jedenfalls nicht zur Erleichterung der Handelsbewegung beitragen würde. Daraus mag auch der Wunsch der Italiener Nahrung finden, sich mit Ungarn in Verbindung zu setzen und Oesterreich seine ergiebigsten Donaugebiete, so wie seine Küsten zu entreißen. Italien sucht in diesen Gebieten eben nur einen Anhaltspunkt für den Verkehr auf der Adria, welcher sonst keine Zukunft unter italienischer Herrschaft geboten wäre, und schon daraus geht das von den Italienern gefühlte Bedürfniß hervor: Oesterreich auch in diesem Sinne zu schwächen und aufzulösen; — denn für Italien ist Venedig von wenig oder keinem Werthe, wenn es die östliche Küste des adriatischen Meeres und die freie Schifffahrt, die Herrschaft auf demselben nicht erringen kann. Das adriatische Meer hat aber heutzutage wenig Wichtigkeit für Venedig und für den Handel, wenn die Hinterländer im Osten verschlossen bleiben. Italien wird also bei seinen Einheits- und Vergrößerungsbestrebungen sich mit Venedig nicht begnügen können, sondern auch die östliche Küste zu erwerben trachten.

Wenn es aber Italien angemessen scheinen mag, sich mit dem bereits Erworbenen nicht zu begnügen, so ist es von gewissen Parteien in einigen Theilen des Kaiserreiches nicht gut zu begreifen, daß sie ihre Blicke sehnsüchtig nach Italien richten, und es kann nur maßlose Leidenschaftlichkeit oder völlige Unkenntniß der Verhältnisse dahin führen, den Italienern Vortheile einzuräumen, welche bei einer Zerstücklung Oesterreichs die einzelnen aufstrebenden Theile desselben in commercieller und politischer Beziehung abhängig machen würden.

Alle die Völker, welche dermalen zum österreichischen Kaiserthume gehören, sind als Oesterreicher Herren des Verkehrs und der Schifffahrt auf dem adriatischen Meere und stehen unter einander in unmittelbarer Verbindung. Sie bilden zusammen einen großen Complex von 35 Millionen Menschen, welche sich schon in dem Austausche der Früchte ihrer Arbeitsthätigkeit unterstützen, sich gegenseitigen Nutzen bringen und eine bedeutende national-ökonomische Macht darstellen. Wollten sich aber einzelne Glieder der großen Familie trennen, so würden sie in commercieller und volkswirthschaftlicher Beziehung einen gewaltigen Rückschritt machen und mit Italien im Bunde ihre politische und national-ökonomische Unabhängigkeit verlieren, dem italienischen Handel aber zinspflichtig

werden, weil derſelbe jede ſelbſtſtändige Regung fremder Nationen im eigenen Intereſſe erſticken muß.

Eine ſolche Selbſtſtändigkeit, welche zu commercieller Unabhängigkeit führen könnte, wird durch den Beſitz einer unbedeutenden Küſtenſtrecke nicht erreicht, ſo lange das Meer in den Händen einer anderen Nation ſich befindet, welche die Schifffahrt durch Aufſtellung einer bedeutenden Seemacht beherrſcht und durch die eigene Kaufmannſchaft ausbeutet.

II.

Die Machtſtellung Oeſterreichs, ſeine handelspolitiſche Zukunft, die Regelung ſeiner finanziellen Verhältniſſe hängen unmittelbar mit dem geſicherten Beſitze des adriatiſchen Meeres und mit dem geregelten Handelsverkehre auf demſelben zuſammen. Alles drängt zur Aufrechthaltung dieſes Beſitzes, zur Entwicklung dieſes Verkehres und zur Sicherung der freien ungehinderten Schifffahrt in unſeren Gewäſſern.

Jeder Zeitverluſt, jedes Zögern in der Herſtellung derjenigen Mittel, die zur Vertheidigung unſerer bedrohten Küſten und Gewäſſer erforderlich ſind, kann zum Verderben führen und begünſtigt die Unternehmungen, welche unſere Feinde ins Werk ſetzen, um möglicherweiſe die öſterreichiſchen Küſtenvölker irre zu leiten und an den Gedanken zu gewöhnen, daß ſie von der anderen Seite des Golfes mehr Schutz anzuhoffen haben, als von ihrer rechtmäßigen Regierung.

Es iſt viel über das Feſtungs-Viereck für und wider geſprochen und geſchrieben, es iſt vielfach der Beweis zu liefern verſucht worden, daß es für Oeſterreich von keinem Vortheile ſei, ſeine italieniſchen Provinzen zu bewahren, während Andere ſich ereiferten, das Entgegengeſetzte eben Denjenigen zu beweiſen, welche von der Wichtigkeit dieſes Beſitzthumes ohnehin überzeugt ſind und bei uns nun die Zuverſicht in die Nothwendigkeit dieſes Beſitzes ſchwächen wollen.

Wie dem auch ſei, gewiß iſt, daß das Feſtungs-Viereck unſeren Feinden viel Sorge macht und daß ſie von den großen Opfern und Anſtrengungen überzeugt ſind, welche ein Angriff auf dieſe Stellung erheiſcht. Wie wiſſen aber andererſeits, daß dieſes Feſtungs-Viereck umgangen werden kann, daß Oeſterreich

auf dem adriatischen Meere noch immer verwundbar sein könnte und vor der Hand keine solche Widerstandskraft besitzt, um seine Seegrenzen in gleicher Weise wie die Landgrenzen in Italien decken zu können.

Ihre maritimen Vorbereitungen und Schiffsbauten, die sie in letzter Zeit mit aller Energie betreiben, die Unterstützung revolutionärer Bewegungen in einem Theile des Kaiserthumes und in den angrenzenden türkischen Provinzen sind genügende Beweise, welche Absichten uns gegenüber genährt werden und daß der Angriff auf das Festungs-Viereck in keinem Falle mehr Bedeutung haben wird, als unsere Kräfte zu theilen, um vor Allem in Besitz der freien Schifffahrt im adriatischen Meere und wo möglich unserer wichtigsten Küstenpunkte zu gelangen. Auf diese Weise würde einerseits das Festungs-Viereck bedroht, der Krieg auch auf andere Gebiete des österreichischen Kaiserthumes geleitet, Aufstände, wo sie nur immer möglich, ermuthigt, mit einem Worte Oesterreich in seinem Herzen so verwundet werden, daß es seine italienischen Provinzen nicht mehr zu halten vermöchte.

Einer Illusion in dieser Beziehung sich hinzugeben, auf das Glück Oesterreichs zu bauen, auf die Uneinigkeit der Italiener zu rechnen oder den Versicherungen des gegenwärtigen französischen Herrschers zu glauben, hieße mit der eigenen Vernunft ein böses Spiel treiben und Träumen sonderbarer Natur sich hingeben, da, wo es sich um die Zukunft der ganzen Monarchie, um Sein oder Nichtsein handelt.

Politische Combinationen, Verbindungen mit anderen Nationen können wohl für den Augenblick das Uebel vermindern, aber wir wissen nur zu sehr aus eigener Erfahrung, in wie weit wir auf Allianzen rechnen dürfen, und sollten mehr denn je unsere eigenen Kräfte entwickeln und auf dieselben vertrauen. In der Politik, wie im Leben kann nur der Starke mit Gewißheit auf Freunde rechnen und es wäre eine unglückliche Verblendung, wollten wir wieder zu politischen und diplomatischen Experimenten greifen, die schon so oft mißlungen sind.

Wenn es wahr ist, daß die schwächsten Grenzen Oesterreichs gegen dessen ausgesprochenen Feind seine Küsten sind, wenn jedem Unbefangenen die Nothwendigkeit der Vertheidigung derselben, mittelst maritimer Kräfte klar wird, so schiene es folgerichtig, die größten Anstrengungen zu machen, um die Kriegs-

marine zu ſtärken und jene Mittel in kürzeſter Zeit herzuſtellen, welche dem Zwecke der Küſtenvertheidigung entſprechen.

Wir glauben nicht, daß hierüber andere Meinungen ſich mit Begründung geltend machen und wie immer geartete Sympathien oder Antipathien die Oberhand behalten können; wir glauben vielmehr, daß es höchſter Zweck für Jeden ſein muß, dem Vaterland und Ehre theuer ſind, ſolche Einrichtungen und Vorſchläge zu unterſtützen, welche unſere Kriegsmarine und die zweckentſprechende Vertheidigung der Küſte im Auge haben.

Nimmt man die Karte des adriatiſchen Meeres zur Hand, ſo fällt wohl auch dem uneingeweihten Beobachter die langgeſtreckte Geſtaltung unſerer Küſte auf, die vielen Inſeln und Felſen, die dadurch gebildeten Canäle und die zahlreichen Buchten und Golfe, welche zur vergrößerten Ausdehnung dieſer Küſte beitragen. Es dürfte nicht ſchwer ſein, einzuſehen, daß die Vertheidigung einer ſolchen Küſte unmöglich mit den alleinigen Truppen am Lande bewirkt werden kann und daß es Vergeudung an Menſchenkräften wäre, wollte man der Armee im continentalen Kriege namhafte Truppentheile entziehen, um ſie an der Küſte zu verſplittern und in einer Weiſe zu verwenden, die weder ihrem eigentlichen Zwecke, noch ihrer Heranbildung und ihren Fähigkeiten entſpricht.

Die guten Häfen, ſowohl an der Küſte wie auf den Inſeln, ſind in ſolcher Anzahl vorhanden, daß dieſelben nicht alle befeſtigt und mit Vertheidigungstruppen der Art beſetzt werden könnten, um einem Angriffe von der Seeſeite, wenn derſelbe von 300 bis 400 Kanonen und Ausſchiffungstruppen ausginge, erfolgreichen Widerſtand zu leiſten. Es iſt alſo nicht anzunehmen, daß die Küſte und die Inſeln mittelſt Landtruppen allein zu vertheidigen ſeien; es bedarf vielmehr einer Seemacht, welche die bedrohten Punkte im geeigneten Augenblicke zu erreichen und zu ſchützen vermag.

Eine Kriegsmarine iſt alſo, ſoferne das Beſitzrecht der Küſte und mit dieſem die freie Schifffahrt und der freie Handelsverkehr für Oeſterreich gewahrt werden ſollen, von unbedingter Nothwendigkeit, und die gegenwärtigen Verhältniſſe erfordern dringend, daß dieſe Macht diejenige Stärke erlange, um vor Allem dem Zwecke jener Küſtenvertheidigung vollkommen gewachſen zu ſein.

Wir verkennen keineswegs, daß in den letzten Jahren für die Seemacht Oesterreichs viel geschehen, wir sind überzeugt, daß neue Verstärkungen derselben stattfinden werden, aber wir fürchten, daß diese bei den beschränkten Mitteln, die man darauf zu verwenden beabsichtigen dürfte, noch nicht hinreichend sind, um die Küste für alle Eventualitäten und in der kürzesten Zeit zu schützen.

Unter den Vertheidigungsmaßregeln, welche bisher in's Werk gesetzt worden, gehören zweifelsohne der Aufbau und die bessere Instandsetzung unserer Seefestungen an der östlichen Küste.

Cattaro, Lissa und Pola sind derzeit so bedeutend, daß sie nicht leicht von einer Flotte zu überwaltigen oder mit Erfolg von der Seeseite anzugreifen sind. Allein was sollen diese Festungen für einen Zweck haben?

Ihre weittragenden Kanonen können nicht verhindern, daß der Feind auf größere Entfernungen die See befahre und beherrsche, daß er einen beliebigen anderen Hafen in Besitz nehme, welcher ihm gleiche Vortheile sichert, ohne seine eigenen Kräfte daran zu wagen. Er wird also die Festungen wohlweislich bei Seite lassen und sich ruhig auf irgend einem Punkte festsetzen, von wo er nach eigenem Ermessen zu operiren in der Lage ist.

Fällt die Küste und die freie Schifffahrt in seine Gewalt, so müssen die Seefestungen früher oder später wegen Mangels an Lebensmitteln sich ergeben. Diese Festungen wären also für sich allein von keinerlei Vortheil gewesen, weil sie passiv und dies so lange bleiben müssen, als sie nicht im Stande sind, über Schiffe zu verfügen, welche unter ihrem Schutze sich sammeln können, um den Feind im gegebenen Augenblicke anzugreifen und zu bewältigen. Gelingt letzteres den Schiffen nicht, so finden sie wieder Schutz in den befestigten Häfen und können sich zum abermaligen Kampfe vorbereiten, was dem Feinde nicht gut möglich ist. In jedem Falle wird es den Schiffen gelingen können, die betreffende Festung in Verbindung mit anderen Punkten der Küste zu erhalten.

Diese Seefestungen also, welche überdies keine ausschließlichen Communicationswege beherrschen, keine besonderen Localinteressen vertheidigen und die übrige Küste nicht zu schützen vermögen, können zu keinem anderen Zwecke erbaut sein, als um *im Vereine mit der Seemacht* des Staates activ zu wirken, und dieser den entsprechenden Anhaltspunkt unter allen

Verhältniſſen zu bieten. Bisher haben wir keine hinreichend große Kriegsmarine, um drei ſo bedeutende Feſtungen zu benützen und zu beſetzen und dieſelben gleichzeitig activ zu machen; es wären ſomit diejenigen dieſer Feſtungen für die allgemeine Küſtenvertheidigung zwecklos, welche keine Schiffsbeſatzungen erhalten können.

Im Falle wir aber eine genügende Seemacht aufzuſtellen im Stande wären, würden allerdings jene Seefeſtungen ſehr vortheilhaft gelegen ſein, um die Flotten zu unterſtützen, welche das Meer und die Küſte zu vertheidigen und zu behaupten beauftragt ſind.

Cattaro liegt faſt am äußerſten Ende unſerer Küſte und hat dadurch große Bedeutung, denn die ſchlecht vertheidigte türkiſche Küſte, die, mannigfachen Einflüßen untergeordnete türkiſche Regierung, können uns keine Gewähr geben, daß nahe an unſerer Grenze befindliche Truppen an's Land geſetzt werden und unſeren Beſitz im Rücken bedrohen. Cattaro liegt zudem nicht allzu weit von der Mündung des adriatiſchen Golfes und es kann von hier aus durch ausgeſendete Schiffe und Flottenabtheilungen dieſe Mündung überwacht und jedenfalls jede Operation des Feindes an der albaniſchen Küſte erſchwert, wenn nicht unmöglich gemacht werden. Daß aber eine ſolche Operation des Feindes große Gefahren für Oeſterreich in ſich ſchließt, dürfte für Jeden klar ſein, der unſere Grenzen gegen das türkiſche Reich betrachtet und die politiſchen Verhältniſſe in's Auge faßt, welche uns im Süden der Monarchie bedrohen. Wir können uns in dieſer Beziehung nicht enthalten, einer Correſpondenz der Times (3. Oct. d. J.) aus Moſtar zu erwähnen, worin es unter Anderm heißt:

„The aim of France in this dabbling in the affairs of the world is no less apparent. In these regions her interests do not point so directly to the prejudice of the Porte. I believe that, not content with the humiliation of Austria at Villafranca, he (Napoleon) will take advantage of any opportunity, which disorder in these countries may offer, to aim a blow at that power on her Dalmatian frontier, as a mean to the gigantic end of crippling her, and with her ultimately the entire german confederation.“

Für eine bereits im Golfe an der italieniſchen Küſte oder ſonſt wo geſammelte feindliche Seemacht würde eine kaiſerliche

Flottenabtheilung in Cattaro sehr gefährlich sein, weil diese letztere durch ihre kreuzenden Schiffe jeden Transport an Kohlen, Lebensmitteln u. s. w., kurz die Verbindung der feindlichen Flotte mit dem Mittelmeere sehr erschweren könnte. Eine feindliche Flotte, selbst wenn sie im Frieden gefahrlos sich im Golfe gesammelt hätte, würde nicht im Stande sein, sich in den nördlichen Gewässern desselben lange zu behaupten, wenn es uns gelänge, solche Kräfte an der Mündung des Golfes aufzustellen, welche die freie Schifffahrt für den Feind daselbst verhinderten. Der Feind müßte sonach hinreichende Macht besitzen, um einerseits eine angriffsfähige Flotte im adriatischen Meere zu erhalten, andererseits um sich die freie Durchfahrt an der Mündung desselben zu erzwingen.

Was Italien anbelangt, so besitzt es dermalen keine solchen Einrichtungen, um an den eigenen adriatischen Küsten eine Flotte unabhängig von der Verbindung zur See zu erhalten. Es kann weder über einen geeigneten Hafen, noch über solche Communicationen zu Lande verfügen, um eine Angriffsflotte zu ernähren und mit Brennmaterial und Munition gehörig zu versehen, zudem sind noch keine solchen Anstalten vorhanden, um den Schiffen einen gesicherten Zufluchtsort zu bieten, wo sie erlittene größere Schäden auszubessern vermöchten.

Solche Einrichtungen und geeignete Hafenbauten lassen sich aber in kurzen Zeiträumen nicht zu Ende bringen; wir besitzen somit, wenn es uns gelingt, die freie Schifffahrt dem Feinde unmöglich zu machen, einen wesentlichen Vortheil, welchen wir nicht außer Acht lassen dürfen, und der benützt werden muß, um einem Angriffe des Feindes schon im Vorhinein alle Wahrscheinlichkeit des Erfolges abzuschneiden.

Der Hafen von Cattaro ist also unseres Dafürhaltens dazu bestimmt, eine größere Seeflotte aufzunehmen, welcher die Ueberwachung der Mündung des adriatischen Meeres und jener der albanischen Gewässer zur Pflicht gemacht werden sollte. Sie kann auch von hier aus in friedlicheren Zeiten Uebungsbewegungen ausführen, indem ihr das freieste Meer im ganzen Golfe zu Gebote steht.

Lissa ist der Knotenpunkt des adriatischen Meeres. Diese Insel, deren Wichtigkeit in älteren Zeiten niemals verkannt wurde, beherrscht die Durchgänge, welche von der südlichen zur nörd-

lichen Hälfte des adriatiſchen Meeres führen. Dieſe Durchgänge ſind verhältnißmäßig eng und bieten der Schifffahrt Hinderniſſe, die, wiewohl durch die Anwendung des Dampfes beſeitiget, immerhin für eine Vertheidigung des Golfes von unberechenbarem Vortheil bleiben.

Der Beſitz von Liſſa iſt für eine Seemacht, welche das adriatiſche Meer vertheidigen ſoll, von ſolcher Wichtigkeit, daß keine Opfer geſcheut werden dürfen, um dieſen Punkt unter allen Umſtänden zu behaupten. Liſſa würde aber nur dann einen reellen Werth haben, wenn es eine ſolche Schiffsbeſatzung erhielte, um die öſtlichen und weſtlichen Durchgänge bewachen und dem Feinde ſtreitig machen zu können.

Die Macht aber, welche in Liſſa concentrirt werden ſollte, unterſcheidet ſich weſentlich von jener, die wir für Cattaro beanſpruchen. In den Gewäſſern von Liſſa können keine großen Flottenabtheilungen manövriren, und überdies iſt die an der Mündung des Golfes aufgeſtellte Flotte auch für dieſe Stellung von genügendem Schutz, auf welche ſie ſich im Nothfalle zurückziehen könnte. Die Schiffsbeſatzung von Liſſa iſt alſo nur örtlicher Natur und muß theils aus leicht beweglichen Kanonenbooten beſtehen, welche zur Kreuzung in den engen Gewäſſern benützt werden, theils ſollten derſelben Panzerſchiffe zugewieſen ſein, welche einerſeits die Verbindung zwiſchen Liſſa und dem feſten Lande aufrecht erhalten können, andererſeits im Stande ſind, vereint mit den Kanonenbooten feindlichen Schiffen die Durchfahrt zu wehren.

Wir ſind weit entfernt, ſchon heutzutage den Panzerſchiffen jenen Seewerth beizulegen, welcher ihnen zuweilen in der öffentlichen Meinung zuerkannt wird; wir glauben vielmehr, daß noch viele Verbeſſerungen im Baue und in der Vertheilung der Gewichte für Panzerſchiffe erforderlich ſind, um denſelben eine Zukunft auf offener See zu ſichern. Aber ſchon jetzt haben dieſe Schiffe, beſonders nach der für die neueſten engliſchen Panzerſchiffe angeordneten Bauart, einen Werth für die Küſtenvertheidigung, der außerordentlich groß für ſolche Gewäſſer iſt, welche, wie die unſrigen, die nothwendige Tiefe bis dicht am Lande beſitzen. Es ſind dieſe gepanzerten Schiffe wirkliche Seefeſtungen, welche, ſelbſt beweglich, an jenen Punkten verwendet werden, die eben einer Feſtung bedürfen. Das nahe Land, die uns zu Gebote ſtehenden Häfen,

machen es diesen Schiffen möglich, ihre Kohlenvorräthe zu ergänzen und bei schlechtem Wetter oder sonstiger Schiffsgefahr sich zurückzuziehen.

Wir glauben, daß mit einer genügenden Anzahl von Panzerschiffen und Kanonenbooten die Durchfahrten bei Lissa völlig beherrscht werden können und daß diese Festung, erst wenn sie eine solche maritime Besatzung erhielte, ihrem Zwecke vollkommen zu entsprechen im Stande wäre.

Es ist hier nicht unwichtig zu bemerken, daß Lissa noch immer nicht mit einem elektro-magnetischen Telegraphen versehen ist, was unseres Dafürhaltens dringend nöthig und eine unerläßliche Bedingung für diesen wichtigen Posten im adriatischen Meere wäre.

Ehe wir zu Pola übergehen, müssen wir noch erwähnen, daß die kleine Festung Zara solche Schiffsmittel erhalten müßte, um die Schifffahrt in den Canälen ihres Bereiches zu beherrschen und die Verbindungen, besonders gegen Norden aufrecht zu erhalten.

Pola ist die dritte Festung an der östlichen Küste, welche für die Kriegsmarine und für die wichtigsten Punkte der Küste große Bedeutung besitzt. Abgesehen davon, daß Pola das neue Marine-Arsenal in sich schließt und die Schiffs-Reserve beherbergen muß, deckt es gleichzeitig Venedig, Triest und Fiume. Eine feindliche Flotte könnte weder zu dem Angriffe Venedigs schreiten, noch Triest oder Fiume bedrohen, wenn in Pola solche Seekräfte versammelt und activ gemacht werden, welche den Feind im Rücken angreifen können. Wir müssen aber heutzutage Pola um so mehr als den Knotenpunkt des nördlichen Golfes ansehen, als das gegenüberliegende Ancona der einzige Hafen Italiens im adriatischen Meere ist, wo sich feindliche Kräfte zu sammeln vermögen, um gegen eine der vorbenannten Küstenstädte und Gebiete zu operiren. Durch die Nähe Ancona's ist unsere Stellung so gefährdet, daß wir die Befestigung von Lussin und die gleichzeitige Anlage von Batterien im Canal von Farisina zur Deckung des quarnerischen Golfes für unbedingt nothwendig erachten. In Lussin wären indeß nur Panzerschiffe und Kanonenboote zu stationiren, da durch die bereits bestehende telegraphische Verbindung und durch die Nähe Pola's die nöthige Unterstützung leicht gegeben werden kann. In Pola aber müßten nicht nur Panzerschiffe und Kanonenboote, sondern auch so viele Seeschiffe

zum Auslaufen bereit sein, als den in Ancona versammelten Kräften entsprechen würde. Da wir die Seemacht Italiens kennen, so würden die Aufstellungen in Pola und Cattaro im Verhältniß zur Ansammlung von feindlichen Kriegsschiffen in Ancona zu geschehen haben.

Pola hätte zunächst für die Erhaltung kreuzender Schiffe gegen die Pomündungen und gegen den Süden zu sorgen, während von Lussin die Kreuzungen im Quarnero zum Schutze des inneren Golfes unterhalten werden müßten.

Die Seeflotte würde demnach in zwei Hälften zu theilen sein, wovon die eine zur Vertheidigung der Mündung des adriatischen Meeres, die zweite aus den Schiffen zusammenzusetzen wäre, welche zur Reserve und zur Kreuzung im nördlichen Theile des Golfes gehören. Ihre Stärke würde sich, wie wir erwähnten, nach jener der feindlichen Aufstellung in Ancona, mit Rücksicht auf die gesammte verwendbare Seemacht des Feindes richten.

Jedenfalls wäre die Verbindung zwischen den drei Hauptstationen unter allen Umständen möglich, selbst angesichts eines stärkeren Feindes, als es heutzutage Italien sein kann. Die für uns vortheilhafte Küstenbildung, die Kenntniß unserer Gewässer und die Wahl des Augenblickes zu einer wie immer gearteten Unternehmung kommen uns hiebei in solchem Maße zu Gute, daß es für jeden Feind außerordentlich schwer sein würde, unsere Bewegungen gänzlich zu hindern.

Wir wollen im Anschlusse die Stärke der gegenwärtigen italienischen Seemacht beifügen *) und es dem nachdenkenden Leser, der mit unseren Verhältnissen vertraut ist, überlassen, jene zu bestimmen, über welche wir verfügen sollten, um dem ausgesprochenen Zwecke zu entsprechen. Ebenso dürfte sich die Zahl der Panzerschiffe und Kanonenboote leicht festsetzen lassen, welche in den Seefestungen systemmäßig und unantastbar als Schiffsbesatzung aufgestellt werden müßte.

Wir wollen nur hinzufügen, daß aller Wahrscheinlichkeit nach dieser italienischen Kriegsmarine von Seite Frankreichs Unterstützungen gesichert sein dürften, die, wenn nicht anders, in derselben Art erfolgen werden, wie es zur Zeit der sicilianischen Insurrection mit Garibaldi von Seite der piemontesischen Regierung geschah.

*) Wurde weggelassen. D. H.

Keinesfalls ist unsere Seemacht noch stark genug, um dem Feinde zu imponiren und die Herrschaft über das adriatische Meer dauernd zu behaupten. Wir haben aber eine kostbare Zeit vor uns, in welcher wir Namhaftes leisten könnten, würden die nöthigen Mittel gegeben sein, um die dringendsten Ergänzungen an Schiffen herzustellen. Wir verkennen keineswegs die schweren Opfer, welche dem Lande und dem Staate aufgebürdet werden, aber dieselben müssen gebracht werden, soll die Integrität des österreichischen Kaiserthums gewahrt und mit ihr der Handel und der Verkehr in unseren und selbst in fremden Gebieten geschützt sein.

Die zum Baue von Kriegsschiffen geforderten Opfer sind mindestens derart, daß die angesprochenen Summen der inländischen Industrie im vollsten Maße zu Gute kommen, denn — das haben wir jedenfalls vor unseren Feinden voraus — wir sind seit mehreren Jahren so glücklich, vom Auslande keiner industriellen Mitwirkung mehr zu bedürfen. Maschinen, Eisenplatten und der ganze Zubehör der Kriegsschiffe, sowie der Schiffsbau selbst, beschäftigen Tausende von Menschen im Inlande und unsere Fabriken nehmen dadurch einen für das Gesammtwohl um so bedeutenderen Aufschwung, als ihnen dadurch die Möglichkeit geboten ist, mit vermehrten Kräften und mit vollkommeneren Mitteln das ganze Jahr hindurch thätig zu sein. Der daraus hervorgehende Gewinn der industriellen und arbeitenden Classe erweist sich aber wiederum von wohlthätigem Einfluße auf die Staatsfinanzen, und so geschieht es, daß die für Schiffbau verwendeten Summen einen Kreislauf durch das ganze Land nehmen und in jeglicher Beziehung fruchtbringend wirken.

Gleichzeitig ist nicht zu verkennen, daß durch die Vermehrung der Kriegsmarine und durch deren Verwendung an der Ostküste des adriatischen Meeres armen Bevölkerungen die Mittel eines Erwerbes gegeben werden, ohne welche sie dem Staate eher zur Last fallen als ihm Vortheil bringen.

Die Erhaltung einer Kriegsmarine ist daher für uns auch in dieser Hinsicht von Werth, während sie andererseits die Küstenvölker mit Vertrauen in die Kräfte des Kaiserstaates und in die Absicht der Regierung erfüllt, deren ernsten Willen bekundend: Schifffahrt und Handel zu schützen und die Interessen des Kaiserreichs auch an seinen Meeresgrenzen zu sichern.

Zum Schluſſe wollen wir noch bemerken, daß mit der Entfaltung größerer maritimer Kräfte die Wichtigkeit entſprechender Verbindungen mit dem Inlande zunimmt. Die Verproviantirung der Flotte, der Bedarf an Holz und der Bezug an guten Kohlen aus den unteren Donaugegenden ſind ſchon jetzt Gegenſtände der größten Berückſichtigung. Die Kohlenfrage insbeſondere iſt eine ſo wichtige geworden, daß es für uns von größter Bedeutung wäre, wenn eine Eiſenbahnverbindung wie einerſeits zwiſchen Fünfkirchen und Trieſt, andererſeits ſo mit Fiume zu Stande kommen könnte.

Die Ostküste des adriatischen Meeres und ihre Bedeutung für den Welthandel. *)

(1869.)

I.

Mehr als drei Jahrtausende sind vorübergegangen, seit die Phönicier zuerst die Küsten des adriatischen Meeres betraten, Epidaurus an den Gestaden Ragusas gründeten, und die Grundlagen des Verkehrs zwischen unseren Küsten und jenen des Mittelmeeres legten. Pelasger, Griechen und Etrusker folgten ihnen in den darauffolgenden Jahrhunderten in der Ausbeutung der Küstenländer und Inseln zu den Zwecken ihres Handels und Verkehrs. Nur ein einziger eingeborener thrako-illyrischer Stamm, der sich durch Geschicklichkeit im Schiffsbau, Kühnheit und Tapferkeit auszeichnete, „die Liburnier", wahrscheinlich mit Pelasgern vermischt, erwachte zu selbstständigem Leben, errang für sich eine zeitlang die Oberherrschaft des adriatischen Meeres, welches damals das liburnische hieß.

Im Ganzen waren Handel und Verkehr in diesen Gewässern bis zum Auftreten der Römer in den Händen der griechischen Colonien, und hatten niemals eine nachhaltige Bedeutung für die Völker Illyriens, oder überhaupt für den Norden und Osten Europas. Als die Kelten aber sich auch über Dalmatien ausbreiteten, mit dem eingeborenen Volke der Illyrier sich verbanden und ein kelto-illyrisches Reich gründeten, da war es mit der Sicherheit des Eigenthums und des Verkehres vorüber, und selbst die Hilfe der sicilianischen Griechen unter dem älteren Dionysius von Syrakus konnte den sinkenden Stern der Colonien nur auf Augenblicke wieder aufleuchten lassen.

Erst als Rom mit der Erwerbung der Ostküste des adriatischen Meeres politische Zwecke verband, als von hier aus die Stellungen an der Donau verstärkt und die Herrschaft über den Orient gesichert werden sollte, gewann diese Küste eine Bedeutung, welche in unserer Zeit gewürdigt zu werden verdiente.

Volle 165 Jahre dauerten die Kämpfe, welche ab und zu von den Römern geführt werden mußten, um die kriegerischen Stämme dieses Landes völlig zu bezwingen, bis es endlich Tiberius gelang, unter der Regierung des Augustus Friede daselbst zu

*) Aus der „Allgemeinen Zeitung".

ſchaffen. Von dieſer Zeit an gelangte die Oſtküſte des adriatiſchen Meeres zu voller Geltung, denn ſie wurde das Mittelglied des Verkehrs mit dem Orient.

Die Römer, welche dieſe Wichtigkeit erkannten, ſchraken nicht zurück vor den Schwierigkeiten, welche die Geſtaltung des Landes den Verbindungen des Innern mit dem Meere entgegenſetzte. Sie zogen einerſeits Straßen längs der Küſte, die in Laibach ſich dem römiſchen Netze anſchloſſen und die Richtung der Gebirgszüge verfolgten, andererſeits ſolche, welche das Innere aufſchloſſen und bis zur Donau und zum ſchwarzen Meere reichten. Colonien wurden an den wichtigſten Punkten angelegt, welche dieſe Communicationen ſicherten, aber gleichzeitig auch die Eingeborenen den Nutzen des Verkehres kennen lehrten und dieſelben an Sitte, Ordnung und Geſetzlichkeit gewöhnten.

Durch die Straßenzüge waren die Mittelpunkte von militäriſch-politiſcher aber auch volkswirthſchaftlicher Bedeutung mit einander innig verbunden, und ein Leben pulſirte durch dieſe Adern des Landes, welches Wohlſtand und Cultur hervorrief.

Das einſt von den Griechen gegründete Salona, deſſen Ruinen heutzutage unweit Spalato den Boden bedecken, war das Emporium des Handels an der Küſte. Dort entſtanden Waffen-, Tuch- und Lederfabriken für den Bedarf der Legionen und der Bevölkerungen. Diocletian wies in ſeinem berühmten Palaſte — der ſpäteren Stadt Spalato — Werkſtätten an, wo für die Ausrüſtung der Armee Sorge getragen und gearbeitet wurde.

Gold und Silber aus den Bergwerken der Hinterländer ward dort angehäuft, um in der guten Jahreszeit nach Rom verſchifft zu werden, und Salona war überhaupt der Stapelplatz jener Güter, welche für das Innere des Landes bis nach dem fernen Orient beſtimmt waren, oder der Einſchiffung nach Rom harrten.

Ein Arſenal lieferte Schiffe und die Küſtenbevölkerung eine ſeetüchtige Bemannung derſelben, während wohldisciplinirte Soldaten und eine ausgezeichnete Reitertruppe aus dem Binnenlande gezogen wurden.

Städte entſtanden allerwärts, deren Ruinen und Ueberreſte noch heute ihre Ausdehnung bezeugen oder deren Spur in den ſpäteren Umwälzungen gänzlich von der Erde verwiſcht worden iſt. Die Küſte war aber vor Allem in blühendem Zuſtande, denn ſie nahm ihrer Beſtimmung gemäß theil an der großen Bewegung nach beiden Seiden, landwärts wie ſeewärts.

Seit jener Zeit erreichte die Ostküste in ihrer ganzen Ausdehnung niemals wieder die damalige Blüthe, noch entsprach sie ihrem Zweck: der Vermittler des Weltverkehrs zu sein.

Barbarische Völker zerstörten ihren Wohlstand, und als sich endlich im siebenten Jahrhundert slavische Völkerschaften bleibend niederließen, rangen diese mehr nach militärisch-politischer Gestaltung als nach Ordnung und Sitte.

Die Kroaten und Serben kannten niemals die Wohlthaten eines geregelten Handels und Verkehrs; ihre Begriffe von Eigenthumsrecht gestatteten keinen regelmäßigen Erwerb oder mehr als einen localen Tauschhandel. Die Straßen gingen ihrer Zerstörung entgegen, und der Küste wurden dadurch die Quellen ihres Lebens, die Zuflüsse aus dem Inlande, entzogen. Wenn gleichwohl die Küstenstädte noch einige Thätigkeit einseitig, nach dem Meere hin entwickelten, so verdanken sie es dem Umstande, daß die Slaven niemals Herren derselben waren, und daß die ehemaligen griechischen und später römischen Colonien in den Städten am Meere sich selbstständig zu erhalten wußten, und oft durch Tribute, oft durch vorrübergehende Unterwerfung ihre Unabhängigkeit im Innern zu wahren trachteten.

Die wenigen günstig gelegenen Orte an der nördlichen Küste Dalmatiens und des quarnerischen Golfs, an welchen die Croaten eine Seemacht zu begründen suchten, hatten nur so lange eine Wichtigkeit als die Letzteren mit den selbstständigen Narentanern geeinigt waren. Die Seemacht beider unterlag aber der wachsenden Macht Venedigs, welches sich allmählich in den Besitz der Küste und der Inseln setzte. Die Magyaren, welche lange Zeit den Besitz der Küste anstrebten, standen zu dieser in demselben Verhältnisse wie die Croaten; sie besaßen niemals eine Seemacht, und die Seestädte behielten, wenn auch zeitweise den Magyaren huldigend, die Unabhängigkeit ihrer Verwaltung und ihrer Thätigkeit auf dem Meere.

Die Venetianer endlich, welchen der Besitz der Ostküste unerläßlich war, um die Herrschaft im adriatischen Meere zu behaupten, erwarben diese nur als Stationsplatz ihrer Flotten, zogen Truppen und Seeleute aus dem Lande, verwertheten das treffliche Schiffsbauholz desselben, überließen aber im Uebrigen das Land sich selbst und seinen eigenen Kräften. Sie trachteten nie darnach, in volkswirthschaftliche Verbindungen mit den Hinter-

ländern zu treten, um das Monopol des Handels gänzlich für ihre Hauptstadt zu behalten, und keinem andern Hafen als jenem Venedigs die Wohlthaten regeren Verkehrs zuzuwenden.

Welchen Werth aber jene Hinterländer für den Handel und für den Wohlstand der Küste haben können, haben die Bewohner von Ragusa glänzend bewiesen. Diese Seestadt hatte mehr als jede andere durch politische Klugheit ihre Unabhängigkeit zu wahren verstanden, und beutete vorzugsweise den Handel und Verkehr des Binnenlandes mit dem Meere aus, treu den Grundsätzen der ersten phönicischen Colonisten. Das schmale Küstengebiet, das sich von der Narenta bis zum Golf von Cattaro erstreckte, ernährte eine beziehungsweise starke und intelligente Bevölkerung, welche im Innern Bosniens Niederlassungen gründete, die reichen Bergwerke jener Länder bearbeitete und die Bewegung der Güter bis nach Bulgarien und an die Donau leitete. Ragusas Handelsstand war ein mächtiger und die zahlreichen Schiffe seiner ansehnlichen Flotte durchkreuzten nach allen Richtungen das Mittelmeer, und fuhren in späterer Zeit bis nach Indien um das Cap der guten Hoffnung.

Erst als Ragusa sich mit Spanien verbündete und an den Kriegen dieses Staates theilnahm, sank durch mehrseitigen Verlust ihre Seemacht, und die wachsende Macht der Türken, sowie das große Erdbeben vom Jahre 1667 brachen vollends die Macht der Republik, deren verweichlichte Bewohner seit jener Zeit nicht mehr im Stande waren, sich wieder aufzurichten.

Im übrigen Dalmatien hinderten die Kriege der Slaven unter einander, dann jene der Venetianer und Magyaren und die inneren Fehden jeden Aufschwung, jeden Fortschritt der Bevölkerung sowohl in geistiger als in materieller Beziehung.

Ein anderer Feind christlicher Sitte und Cultur gesellte sich zu jenen, welche seit Jahrhunderten die Küste verwüsteten. Schon im neunten Jahrhundert kam eine saracenische Flotte unter Saladin ins adriatische Meer, bemächtigte sich einiger Punkte der südlichen Ostküste und belagerte, wiewohl ohne Erfolg, fünfzehn Monate lang Ragusa. Die Fortschritte der Türken im Innern des Landes, die Kriege der Venetianer mit denselben, an welchen die Bevölkerung des Küstenlandes theilnahm, zerstörten den letzten Keim geregelten Lebens und Wirkens, und als im 15. Jahrhundert Bosnien und die Herzegowina türkische Provinzen geworden waren und türkische

Truppen bis an die Küste vordrangen, türkische Flotten das adriatische Meer durchkreuzten, vollendete sich der Ruin des Landes, verwilderten die für ihr Leben und ihr Gut streitenden Einwohner, und die Hoffnung auf Erwerb und Handel, auf sittliche Arbeit und gesetzliche Ordnung wurde vernichtet.

Nach mehr denn tausendjährigen Leiden verschaffte der Friede von Passarowitz den so hart geprüften Bevölkerungen dieser Länder größere Ruhe und Venedig sah sich durch denselben im Besitz des größten Theiles der Ostküste bis Cattaro.

Die lange Reihe von Friedensjahren, welche darauf folgte, wurde aber nicht zum Besten der Küste verwerthet. Verweichlichung und Gewinnsucht der Einzelnen traten an die Stelle des alten Stolzes, des Ruhmes und der Vaterlandsliebe der Venetianer. Die morsche Republik fiel in sich selber zusammen, noch ehe Napoleon ihren endlichen ruhmlosen Fall herbeiführte, der erfolgte ohne Mitleid zu erwecken oder dessen würdig zu sein.

Mit ihr fiel das Küstenland in Noth, Elend und Verwirrung. Das Land war ohne Straßen, die Bevölkerung ohne Unterricht, ja ohne geregelte Justiz; denn die venetianische Regierung huldigte dem Grundsatze: so viel als möglich von der Küste Nutzen zu ziehen, ohne zur Hebung derselben das mindeste zu thun. Die Anwohner der letzteren waren seit der Türkenzeit stets in Waffen, übten das Recht der Wiedervergeltung, Blutrache und Räuberwesen, und zerstörten so Arbeit und Erwerb.

Erst als Oesterreich von der venetianischen Küste das erste Mal Besitz nahm, wurden Ruhe und Ordnung zur Noth hergestellt. Aber schon 1806 fiel diese Küste den Franzosen zu und wiewohl diese für bessere Communicationen und Einrichtungen sorgten, und das Räuberwesen mit Energie und unbeugsamer Strenge unterdrücken, so litt doch das Land unsäglich durch den fast ununterbrochenen Kriegszustand; die wehrfähigen Männer wurden der Arbeit entzogen, und zu Land und zur See dem französischen Ehrgeiz geopfert.

Endlich kam die Küste durch den Pariser Frieden und die Wiener Congreßacte neuerdings an Oesterreich, und so gelangte eine Periode zum Abschlusse, in welcher seit der Römerzeit der Verfall des Landes ein stetiger gewesen. Die Quellen seines Wohlstandes waren versiegt, die Kraft und Arbeitsliebe seiner Be-

völkerung gebrochen, Armuth, Elend und Isolirung vom übrigen Europa sein Loos.

Der Handelsverkehr zur See hatte sich in Triest und in geringem Verhältniß auch in Fiume concentrirt, welche seit langer Zeit unter österreichischer Herrschaft gesetzliche Einrichtungen genossen. Triest insbesondere durch den Vortheil seiner Lage bevorzugt und in Verbindung mit den civilisirteren Völkern seines Hinterlandes, zog fast allen Verkehr an sich.

Istrien, das der Garten Oesterreichs sein könnte und einer Halbinsel gleich ins Meer hinausragt, blieb ohne entsprechende Verbindungen im Innern, und Dalmatien wie vordem ein verlassener und vergessener Küstenstrich, der bis heute nur auf der Seeseite mit Oesterreich in fortgesetzter Berührung steht. Dennoch athmeten diese Länder auf unter dem Segen von Institutionen, welche, wenn sie auch noch vieles zu wünschen übrig lassen, gleichwohl die Grundlage zu höherer Cultur und Gesittung legten.

Auf dieser Basis muß jetzt ein neues Gebäude errichtet werden, soll die Küste der Monarchie gesichert bleiben und der Cultur den Nutzen bringen, welcher aus ihr in Folge ihrer Lage zum Weltverkehr gezogen werden kann.

II.

Mit der Eröffnung des Suez-Canals und eines lebendigeren Verkehres Europas mit Ostasien rückt die Zeit heran, in welcher die diplomatischen Künste und Theorien zur Civilisirung der europäischen Türkei den praktischen Fortschritten unserer Zeit das Feld einräumen müssen.

Was, wie die Geschichte uns seit Jahrtausenden gelehrt, die größten Völker dieser Erde so einflußreich auf die Gesittung der Menschen gemacht hat, was die sichersten Grundlagen der Wohlfahrt und der Cultur bildet, ein System von Verbindungen, welches dem geistigen und dem materiellen Verkehrsbedürfniß entspricht, soll nun mit einem Male auch für die Türkei zur Wahrheit werden.

Mit dem civilisirten Europa in innige und stete Berührung gebracht, werden die südöstlichen Völker unseres Welttheiles nicht länger nur für thierisches Leben geschaffen erscheinen, die Kräfte ihrer Bevölkerung werden zur Verwerthung kommen, sich entwickeln und veredeln und nicht nutzlos vergeudet sein.

Durch die Orientbahnen und den Suez-Canal gewinnt ein Theil Europas den kürzesten Weg nach Oſtaſien, erwirbt neue Kräfte und ein neues Feld ſeiner Thätigkeit, das bisher nicht bloß brach gelegen, ſondern ſogar der freien Bewegung hindernd im Wege ſtand. Das weite herrliche Gebiet zwiſchen dem adriatiſchen und dem ſchwarzen Meere, das einerſeits an die Donau und Save reicht, andererſeits von den Wogen des Mittelmeeres beſpült iſt, wird unter dem Einfluſſe höherer Geſittung der Cultur erworben, ein gemeinſames Intereſſe aber ſeine in Religion, Sprache und Race verſchiedenen, zum Theil halbwilden Bewohner zu einem Volke einigen, und die feindlichen Mächte bezwingen, die bisher an deſſen Lebensmark zehrten.

Die Hoffnung auf eine ſolche Zukunft iſt es werth, daß ſich Europa vereinige, um ein Werk zu unterſtützen, welches alle Grundbedingungen zur ſicheren Erreichung des großen Zweckes in ſich ſchließt: die europäiſche Türkei zu einem auch volkswirthſchaftlich werthvollen Theil der civiliſirten Welt zu machen. Welche Wichtigkeit dieſe Umgeſtaltung für Oeſterreich-Ungarn haben müſſe, bedarf wohl für den Einſichtigen keines Beweiſes.

Wenn aber der Gedankenflug die Zeiten der Umwandlung überſpringt und die möglichen Ziele dem geiſtigen Auge veranſchaulicht, ſo dürfen dem praktiſchen Manne die Schwierigkeiten nicht entgehen, welche ſich der Löſung der großen Frage entgegenſtellen.

Die Orientbahnen ſind vor allem, wenn auch ziemlich geſichert, doch erſt auf türkiſchem Papier entworfen, und bedürfen jedenfalls zu ihrem Ausbau einer Zeit, welche nicht unterſchätzt werden darf, trotz aller Verbindlichkeiten, die contraktlich eingegangen werden mögen. Wer die Türkei kennt, wer den Wandlungen ihrer Regierung folgt, wer mit dem Geiſt und dem fanatiſchen Streben der Türken gegen den Fortſchritt näher bekannt iſt, der wird zugeben, daß die Ausführung von Eiſenbahnen um ſo weniger eine leichte Sache iſt, als die Arbeitskräfte zumeiſt aus den civiliſirteren Theilen Europas dahingebracht werden müſſen, um unter mannigfachen Entbehrungen, unter Feindſeligkeiten und Schwierigkeiten aller Art, in einem nahezu geſetzloſen Lande thätig zu ſein. Trotz des eifrigſten Bemühens, trotz der beſten Maßregeln der türkiſchen Regierung, werden Conflicte ernſterer Natur ſich unvermeidlich zeigen, welche dem Fortgang der Arbeit hinderlich in den Weg treten dürften.

So anregend überdieß der Gedanke auch ist, dem Handel und Verkehr Europas neue Bahnen zu eröffnen, so sehr die Phantasie wohlwollender oder vielleicht ehrgeiziger Staatsmänner durch Projecte angezogen werden mag, welche sich mit einem Male die europäische Türkei, dieses uns vielfach unbekannte Gebiet erschließen, um sie den Culturländern Europas nicht nur politisch, durch einen Machtspruch, sondern volkswirthschaftlich, thatsächlich einzuverleiben — so viel Reiz diese Gedanken haben mögen, ist es doch rathsam, sich keinen Illusionen hinzugeben, die durch eintretende Zwischenfälle und Umwälzungen in einem Gebiete vernichtet werden können, welches mehr als jedes andere in Europa denselben ausgesetzt ist, und Quellen des Zwiespaltes in sich birgt, die seine staatliche Existenz gefährden, ja unter Umständen zu zerstören drohen.

Nehmen wir aber an, daß unser Wunsch erfüllt werde und daß in sieben Jahren die Orientbahnen dem Betriebe übergeben sind, so müssen wir, was den Verkehr in der Richtung nach Port Said anbelangt, bedenken, daß es sich hier vorerst nur um einen Durchzugsverkehr mit Europa handelt, und daß derselbe zumeist nur mit Hinblick auf den östlichen Theil von Oesterreich-Ungarn und von Deutschland über Salonich und, besser noch, über Piräeus als ein directer und kürzester anzusehen wäre. Denn handelt es sich um den westlichen Theil dieser Länder und überhaupt von Europa, also um diejenigen Gebiete, welche die Mittelpunkte der größten industriellen und kaufmännischen Thätigkeit in sich schließen, so dürften die Schienenwege nach Salonich dem Verkehre nicht so vortheilhaft erscheinen, als andere westlicher gelegene Ausgangspunkte am adriatischen und mittelländischen Meere.

Die Entfernung von Salonich, und umsomehr von Piräeus nach Port Said ist allerdings im Vergleiche mit anderen Seelinien eine kürzere; aber die Verhältnisse der Schifffahrt sind keine sehr günstigen, und es kann sich hier nur um jene Gütertransporte handeln, welche die Kosten des Schnellverkehrs auf Dampfern ertragen. In der That wehen heftige Nordwinde im größten Theil der schönen Jahreszeit, so daß das Aufkreuzen gegen die griechisch-türkische Küste schwierig und die Fahrt zeitraubend selbst für kleinere Dampfer ist, während die Stürme des Winters im ägäischen Meere, in Mitte eines enggedrängten Inselarchipels, den Seeleuten schwere Stunden bereiten.

Wir glauben nicht zu irren, daß es in vielen Fällen nicht schwieriger sein wird, in gleicher Zeit das Südende Italiens und selbst die südliche Ostküste des adriatischen Meeres zu erreichen, und daß besonders Güter, welche dem Nordosten Europas angehören, oder von dort nach dem Suez-Canal bestimmt sind, den Weg über solche westlichere Ausgangspunkte vorziehen werden, deren Verbindung mit dem Eisenbahnnetze Europas hergestellt ist.

Italien hat mit praktischem Blick die Vortheile seiner Lage erkannt, und eine Eisenbahn bis an das Südende der Halbinsel vollendet, welche längs der Westküste des adriatischen Meeres läuft. Aber Italien hat an dieser letzteren, und überhaupt für seine Küstenbahn, keine eigentlichen Häfen, und es wird großer Arbeit und noch vieler Millionen bedürfen, um zum kleinen Theile das zu schaffen, was die Natur der Westküste der Adria versagt, der Ostküste hingegen in so reichlichem Maße geschenkt hat. Zugleich liegt Italiens Küste am adriatischen Meere, wie die Seeleute sich ausdrücken, „im Lee" oder „unter dem Winde", d. h. die herrschenden gefahrvollen Stürme wehen gegen dieselbe und setzen die Schiffe bei zu großer Annäherung in Gefahr, auf die sandigen untiefen Gestade geworfen zu werden. Selbst Dampfschiffe können nicht immer bei Nordost-Stürmen, (Bora) sich den kleinen durch Hafendämme künstlich geschützten italienischen Ankerplätzen nähern.

Bei alledem wird Italien einen großen Theil des Verkehrs an sich ziehen können, insbesondere, wenn seine Verbindungen nach dem Norden und Westen hergestellt sein werden, und eine directe Bahn von Mantua nach Bologna (mindestens über Ferrara) die Benützung der Brennerbahn werthvoller gemacht haben sollte.

Von gleicher, wenn nicht größerer Bedeutung für den Weltverkehr würde eine Bahn sein, welche der Ostküste des adriatischen Meeres entlang das System der Orientbahnen auf österreichischem Gebiete vervollständigte, die kürzeste Verbindung von Aden mit dem Nordwesten Europas bildete, und Gebiete beherrschte, welche auf dieselbe ausschließlich angewiesen sind, wenn sie nicht auf Umwegen mit dem rothen Meere in Berührung kommen wollen.

In jedem Falle werden bei Eröffnung des Suez-Canals die alten Handelswege zu immer größerer Geltung gelangen, und die Schwierigkeiten beseitigt werden, welche kleinliche Interessen oder irrige Anschauungen entgegenstellen mögen. Unter solchen

Verhältnissen kann sich aber Europa mit einem oder zwei Ausgangspunkten im östlichem Mittelmeere nicht begnügen, denn zu groß und mächtig sind die Interessen des Handels, zu breit fließt der Strom des ostasiatischen Verkehrs, um nicht mehrerer Canäle und Ausmündungen zu bedürfen.

Bahnen, welche diesem gemeinsamen Bedürfnisse der Staaten unseres Welttheiles entsprechen sollen, müssen aber auch den gemeinsamen, nicht localen Interessen volle Rechnung tragen, und die größten, ergiebigsten Mittelpunkte der Production, der industriellen Thätigkeit und des größten Verbrauches auf diesem Wege erreichen.

Wenn es sich also darum handelt, eine Bahn an der österreichischen Küste zu erbauen, so muß dieselbe von ihrem Ausgangspunkte am Meere, sei es Spalato oder Ragusa, den natürlichen Terrainverhältnissen folgend, auf dem kürzesten Wege über Josephsthal in der Militärgrenze, Laibach und Villach zu erreichen suchen. Die Linien Villach-Brixen, Innsbruck-Feldkirch und Innsbruck-Kempten oder Kaufbeuren würden die weiteren Anschlüsse an Deutschland und den Nordwesten Europas vermitteln. Auf der anderen Seite läge es besonders im Interesse Ungarns, wenn eine directe Bahn über Brod an der Save nach Spalato gebaut würde, welche über das reiche Banat den kürzesten Weg zum südlichen adriatischen Meere darstellte und zugleich die wichtigsten Theile Bosniens und der Herzegowina durchzöge.

Der Anschluß der ungarischen Nordbahn an das deutsche Eisenbahnnetz und eine Bahn von Barcs nach Brod würde für die deutsche und die österreichische Industrie von hoher Bedeutung sein. und einen mächtigen Verkehr schaffen. Leider scheinen einige Einflüsse secundärer Natur die österreichisch-ungarische Regierung bestimmen zu wollen, die dalmatische Bahn durch türkisches Gebiet über Novi nach Sissek und Barcs zu führen, sie also von ihrer dem Weltverkehr zugewendeten nordwestlichen Richtung nach Osten über ein fremdes Gebiet abzulenken, das, wüst und schwierig, die Kosten des Baues und Betriebs dieser Bahn bedeutend erhöhen wird. Eine solche Bahn wäre für die Monarchie ein in volkswirthschaftlicher, mehr noch in politischer und militärischer Beziehung verfehltes Unternehmen, bei welchem der Hauptzweck außer Acht gelassen ist: Dalmatien mit Oesterreich-Ungarn innig auf eigenem Grund und Boden in solcher Weise zu verbinden, daß es im Frieden wie im Krieg, unabhängig von den Einflüssen und

politischen Rücksichten einer fremden Macht, zu jeder Zeit erreicht und wo nöthig militärisch unterstützt werden könne, was um so nothwendiger ist, als diese Küste die Operationsbasis unserer defensiven Seemacht bildet.

In der That kann man sich mit einem Blick auf die Karte leicht davon überzeugen, daß die kürzeste Linie von Wien nach Spalato nur über Karlsstadt und Josephsthal gezogen werden kann, und daß selbst von Ofen-Pest der Weg über Zakany-Agram und Karlsstadt kürzer und wohlfeiler ausfällt als jener über Zakany-Barcs-Sissek-Novi durch türkisches Gebiet, welcher überdies von Barcs bis Sissek eine auf wenige Meilen entfernte Parallelbahn zu der nahezu vollendeten Bahn Zakany-Agram schafft, wodurch die Interessen beider in diesem Lande geschädigt werden.

Daß das Reichskriegsministerium wegen der zu verwerthenden Wälder im Gebiete der Militärgränze dieser Bahn über Sissek-Novi den Vorzug gebe, können wir kaum glauben, wo es sich darum handeln soll Dalmatien militärisch zu sichern und der südlichen Militärgränze in der Länge von 36 Meilen von Karlsstadt bis Knin eine Bahn zu verschaffen, welche jedenfalls eine Lebensbedingung dieser Länder ist.

Daß der Anknüpfungspunct der türkischen Bahnen in Sissek stattfinden soll, begreifen wir von dem Standpunkt der Interessen der österreichischen Südbahn und Frankreichs, das ist aber noch immer kein Grund, die eigenen Interessen und jene des Verkehrs unserer eigenen Küsten mit dem Inland und mit dem sonstigen Europa zu schädigen.

Wenn man schließlich sich damit tröstet, daß die Türkei ein guter und treuer Alliirter sei, so sollte man denn doch auch bedenken, daß die besten Alliirten die eigenen befriedigten Völker sind, und daß ihr Wohl den momentanen Spielen einer zu regen Phantasie nicht geopfert werden darf.

Es ist hier nicht der Ort, diesen Gegenstand eingehender zu behandeln, wir möchten nur noch bemerken, daß nach unserer Ueberzeugung die Bahn von Laibach über Josephsthal nach Spalato mit der Abzweigung nach Karlsstadt dennoch zu Stande kommen wird, weil dieselbe den einfachsten, natürlichsten und vernünftigsten Weg bezeichnet, auf welchem Oesterreich, wie Europa die südlichen Theile der Ostküste des adriatischen Meeres zu ver-

werthen im Stande sein wird, weil sie die Vervollständigung des radialen Systems von Eisenbahnen darstellt, welches die äußersten Theile des Reichs mit den Mittelpunkten desselben auf eigenem Grund und Boden in directester Weise verbindet.

III.

Das Streben unserer Zeit äußert sich in materieller Beziehung dahin: das volkswirthschaftliche Feld der Thätigkeit civilisirter Völker zu erweitern, immer neue verwerthbare Kräfte und Leistungen heranzuziehen und heranzubilden, und die Arbeitsergebnisse der Menschen im allgemeinen auf die einfachste unmittelbarste Weise zum Gemeingut derselben zu machen.

Während das große Ländergebiet Nordamerika's nunmehr von einer Eisenbahn durchzogen wird, welche zwei Oceane miteinander verbindet, und ein neues Feld der menschlichen Arbeit erschließt: während der große Güter- und Menschenzug nach Westen auch durch einen schiffbaren Canal in Mittelamerika erleichtert werden soll — ist in der alten Welt ein Werk seiner Vollendung nahegerückt, welches in der europäischen Schifffahrt die Tropenwelt des rothen Meeres und des indischen Oceans auf directem Wege eröffnet, und in seiner Bedeutung für Handel und Verkehr keinem andern nachsteht.

Der volkswirthschaftlichen Völkerwanderung und der Güterbewegung unseres Zeitalters werden nunmehr zwei gleichberechtigte Verkehrsströmungen dienen, die sich gegenseitig zu unterstützen und zu ergänzen bestimmt sind, und nicht einzeln wie früher, den Gütertransport monopolisiren.

Durch diese erweiterte Freiheit der Bewegung werden Industrie, Production und Handel eine namhafte Steigerung erfahren, und eine Anspannung der geistigen Kräfte zur Folge haben, welche das menschliche Wissen und Können zur herrschenden Macht über die politischen Leidenschaften und Zerwürfnisse der Menschen zu erheben im Stande sein wird.

Denn die materiellen Interessen beherrschen in letzter Auflösung alle künstlich geschaffenen Pläne und Combinationen der Mächtigen dieser Erde, wie sehr auch durch Zerstörung von Menschen und Gut, durch Erzwingung von unnatürlichen Einrichtungen und Theilungen die Ziele ferner gerückt werden, denen die menschliche Gesellschaft auf mannigfachen Wegen entgegen-

steuert, mögen die aufgethürmten Hindernisse noch so groß, die feindlichen Mächte noch so gewaltig sein.

Wo der Drang nach besserer Gestaltung der geistigen und materiellen Zustände zur Erhaltung und Ausschmückung des Lebens vorwaltet, da können keine Waffen, keine politischen Einrichtungen und keine diplomatischen Verhandlungen dauerndes schaffen, im Gegensatz zu den menschlichen Bestrebungen nach gesteigerter Wohlfahrt.

Der Wunsch und Wille der Völker ihre gemeinsamen Interessen zu fördern, die eigenen Bedürfnisse, welche im Verhältniß zu ihrem Culturzustand und zu dem Streben nach Vervollkommnung dieses letzteren stehen, auf directestem und wohlfeilstem Wege zu decken, haben es vermocht, Europa mit einem Eisenbahnnetze zu überziehen, dessen Wichtigkeit für den Verkehr und für die Verwerthung der Arbeit ungeheuer und dennoch fortwährend im Wachsen begriffen ist. Diesem Netz schließen sich allmählich diejenigen Staaten an, welche in der Herstellung von Communicationen zurückgeblieben sind, und unkluger Weise entweder eine handelspolitische Isolirung anstrebten oder kein Recht und Gesetz zur Sicherung des Lebens und Eigenthums walten zu lassen im Stande waren.

So sehen wir Oesterreich-Ungarn, nachdem es seine Zollpolitik den Bedürfnissen der Völker seines Gebiets und den Anschauungen der Neuzeit nach langem Zögern angepaßt, mit fieberhafter Anstrengung an der Vervollständigung seines Eisenbahnnetzes arbeiten; so trachtet selbst die Türkei, eine Regeneration ihrer volkswirthschaftlichen und politischen Zustände durch den Bau von Eisenbahnen und durch Annäherung an die socialen Einrichtungen Europa's möglich zu machen.

Ob dieses letztere Streben schon in der Gegenwart von Erfolg gekrönt sein kann, mag zweifelhaft bleiben; gewiß ist aber, daß Oesterreich-Ungarn in der Lage und dazu berufen ist, die Mittel zu bieten, damit dem europäischen Verkehr die Wege nach dem Südosten geebnet werden, und die Ostküste des adriatischen Meeres in ihre Rechte eintrete, indem sie dem directen südöstlichen Handelszuge zugänglich gemacht wird.

Denkt man sich einen sog. größten Erdenkreis, d. h. eine Kreislinie, deren Centrum der Erdmittelpunkt, so gelegt, daß sie das adriatische Meer der Länge nach durchschneidet, so trifft ihre

nordwestliche Verlängerung England und die Nordsee, ihre südöstliche hingegen den Canal von Suez und das rothe Meer seiner ganzen Länge nach bis zur Meerenge von Bab el Mandeb.

Diese Linie, welche die kürzeste Verbindung der handelthätigsten Völker Europa's mit dem indischen Ocean darstellt, theilt unsern Continent in zwei Hälften, deren westliche, in unmittelbarer Berührung mit dem atlantischen Ocean, vorzugsweise an den westlichen Güterzug gewiesen ist, wenngleich der Süden derselben, am Mittelmeer gelegen, einen bedeutenden Theil des Verkehrs nach dem Suez-Canal zu übernehmen berufen ist, und ihr immerhin der Seeweg um das Cap der guten Hoffnung zur Verfügung bleibt.

Je weiter wir uns aber von jener Linie gegen Osten entfernen, um so weniger kann der westliche Waarenzug mit dem südöstlichen concurriren, und zwar werden (abgesehen von den monströsen Erscheinungen im Tarifwesen unserer continentalen Eisenbahnen) alle jene Orte gegen den tropischen Südosten gravitiren, deren Entfernung zum adriatischen und zum Mittelmeer kleiner ist, als nach den Küsten der westlichen Hälfte, des durch jene Linie getheilten Europa's.

Es ist übrigens erklärlich, daß der Verkehr nach Westen für die östliche Hälfte noch immer eine große Bedeutung behält, und daß schon der Austausch der Güter Europa's denselben reichlich zu nähren vermag. So wird z. B. die Ostküste des adriatischen Meers zur Vermittlung des Verkehrs ihrer geographischen Hinterländer im Osten dienen, wie sie schon gegenwärtig nicht nur für Oesterreich, sondern auch für Rußland und Deutschland die Vermittlung der Waarensendungen, wenn auch nur zum kleinen Theil, übernommen hat.

Die Bedingungen zur Uebernahme einer sehr bedeutenden Handelsbewegung über die Ostküste des adriatischen Meeres werden aber nur dann vollständig erfüllt sein, wenn das österreichisch-ungarische Eisenbahnnetz nach dieser Richtung hin in solcher Weise vollendet wird, daß die directesten Weltverkehrslinien mit Rücksicht auf den Canal von Suez hergestellt werden.

In der That kann es keine lohnendere und größere Aufgabe für Oesterreich-Ungarn geben, als den vollen Anschluß an die civilisirten Länder Europa's, als die volkswirthschaftliche Con-

centration der materiellen Interessen des halben Welttheils in dessen Beziehungen zu den Ländern dieser Erde.

Im Osten der Adria liegen productionsreiche Gebiete, von welchen die Ernährung des westlichen Europa's schon jetzt, wenn auch nicht alljährlich und stätig, doch mit geringen Unterbrechungen, wesentlich abhängig ist — Gebiete, welche bei größerer Leichtigkeit des Verkehrs eine weit größere Wichtigkeit zu erlangen befähigt sind.

Im Norden sind industrielle Völker, die nur erleichterter Communicationen und erweiterter Märkte bedürfen, um einer ungeahnten Entwicklung entgegenzugehen, und mit den westlichen Völkern siegreich concurriren zu können.

Ueberall aber in dem weiten Gebiete, von jener nordwestlichen Linie an bis zu den Ländern im Osten des adriatischen Meeres, leben Bevölkerungen, welche, je nach ihren Culturzuständen und Bedürfnissen, Abnehmer tropischer und subtropischer Producte sind, und es in viel höherem Maß sein werden; die aber heutzutage meist auf indirectem Weg ihren Bedarf beziehen. Was jedoch die Deckung dieses Bedarfs anbelangt, so darf man nicht vergessen, daß es nicht Indien und die ostasiatischen Länder allein sind, welche hiezu benutzt werden sollen. Das rothe Meer, welches uns nunmehr erschlossen wird, ist in dieser Beziehung bisher wenig berücksichtigt worden, weil, solange der südöstliche Handel in den Händen Englands und theilweise Hollands verblieb, wir daran gewöhnt wurden von den colonialen und Schifffahrts-Interessen dieser Länder abhängig zu sein. Aber dieses rothe Meer ist einer Ausbeutung für den Handel Europa's fähig, für welche wir bisher keinen Maßstab besitzen, wenn wir nicht auf Psammetich oder auf die Zeit der Gründung Alexandria's zurückgehen wollen, in welcher blühende Städte und Niederlassungen an den Küsten dieses Meeres standen, und ein schwunghafter Verkehr und Handel auf denselben betrieben wurde.

Heutzutag liegen diese Stätten menschlicher Arbeit und menschlichen Wohlstands in Schutt darnieder, ärmliche Dörfer stehen an ihrer Stelle, und nur einzelne Hafenorte erfreuen sich einer zunehmenden Bedeutung. Die Völker des Inlands sind aber verwildert, dem Räuberwesen ergeben oder reiben sich in gegenseitigen Fehden auf, ohne productiv zu wirken.

Die Schifffahrt im rothen Meer wird, abgesehen von der europäischen Dampfschifffahrt, von Arabern betrieben, deren Kennt-

niß in dieſem Fach negativ zu nennen, und deren Fahrzeuge von ſehr mangelhafter Beſchaffenheit ſind.

Es iſt aber keinem Zweifel unterworfen, daß bei Eröffnung des Suez-Canals aus dem adriatiſchen und Mittelmeer zunächſt die unternehmenden Griechen und die geübten Küſtenfahrer unſerer Küſte, wahrſcheinlich auch mit kleinen Dampfern, die Küſtenfahrt im rothen Meere aufnehmen werden, welches, wir ſind es überzeugt, den Segelſchiffen, beſonders den kleineren mit geringer Tauchung, diejenigen Schwierigkeiten nicht entgegenſetzen wird, die man gegenwärtig von mancher Seite auszumalen ſich bemüht, um die Rentabilität des Canals, da deſſen Ausführbarkeit nicht mehr zu läugnen iſt, in Frage zu ſtellen.

Wir glauben vielmehr, daß bei Herabſetzung des bis nun von der Suez-Canalgeſellſchaft aufgeſtellten Tarifs die Befahrung des rothen Meeres für Segelſchiffe keine erheblicheren Schwierigkeiten darbieten wird, als das chineſiſche mit ſeinen Monſunen und Orkanen, und als das adriatiſche mit ſeinen Nordoſt- und Südoſtſtürmen und ſeinen im Sommer regelmäßigen Nordweſtwinden.

Freilich wird es hiezu nothwendig ſein, gute Seekarten herzuſtellen und Leuchtthürme und Wahrzeichen an allen jenen Orten aufzurichten, die deſſen benöthigen.

In jedem Fall wird aber der Küſtenſchifffahrt mit Segel eine größere Zukunft eingeräumt werden müſſen als bisher angenommen werden durfte, vorausgeſetzt, daß die betheiligten europäiſchen Regierungen, wo nöthig im Vertragswege, dieſelbe den eigenen Unterthanen ſichern, und daß ſie nicht nach bureaukratiſchen Grundſätzen dieſe Erweiterung der eigenen Küſtenſchifffahrt hindern.

Der gegenwärtige Verkehr der Küſten des rothen Meeres mit Europa beträgt an 20 Mill. Gulden Oe. W., zu nahezu gleichen Theilen auf die Einfuhr und auf die Ausfuhr fallend.

Die wichtigſten Länder, welche hier beſondere Berückſichtigung verdienen, ſind: Arabien einerſeits, Abeſſinien und der Sudan andererſeits.

An Producten liefern ſie jetzt ſchon: Kaffee, Baumwolle, Weihrauch, Elfenbein, Gummen, Wachs, Honig, Seſam, Straußfedern, Indigo, Gelbwurz, Henna, Krappwurzel und Farbhölzer, Moſchus, Tamarinden, Myrrhen, Sago, Aloë, Ricinusſamen,

Häute u. ſ. w. Außerdem kommen im rothen Meer Perlen, wiewohl geringerer Qualität, vor. Aus Abeſſinien wird Goldſtaub ausgeführt, dann Holzkohle, Schwefel und Soda. Ein ziemlicher Handel wird mit Schildplatt untergeordneter Gattung getrieben.

Daß dieſe Production noch lange nicht verwerthet wird, beweiſt z. B. der Umſtand, daß an manchen Orten der afrikaniſchen Küſte und der nächſten Hinterländer die prächtigſten Elephantenzähne zur Herſtellung von Zäunen verwendet werden. Abgeſehen davon ſind aber die Communicationen der Küſte mit dem Hinterland auf der unterſten Stufe der Brauchbarkeit, ſind Leben und Eigenthum nicht in ſolcher Weiſe geſichert, wie es ein regelmäßiger Verkehr fordert.

Das wird aber allmählich anders werden, ſobald der Begehr nach den Landesproducten größer, der Einfluß Europa's fühlbarer und die Verwerthung der Arbeit derart möglich geworden iſt, daß auf einen regelmäßigen Abſatz der Production gerechnet werden darf.

Daß in dieſem Falle auch die Bedürfniſſe der Bevölkerungen ſich ſteigern werden, daß der Bezug europäiſcher Fabrikate größeren Eingang finden wird, liegt auf der Hand. Unter den Einfuhrgütern ſpielen jetzt die größte Rolle die Baumwollſtoffe, beſonders gebleichte Shirtings, ſogenannte Madapolams, aus engliſchen Fabriken. Aus Frankreich kommen Sammet und Tuch in rothen Farben für die Wohlhabenderen des Landes; dann Kerzen, Zündhölzchen, Spirituoſen, wenngleich an manchen Orten der arabiſchen Küſte die Einfuhr der letzteren verboten iſt. Aus Trieſt gelangen nach den Häfen des rothen Meeres Tarbuſche oder Fez, beſonders für Arabien, dann rothes türkiſches Garn, „Zig“ genannt, und Glaswaaren, beſonders Glasperlen für Abeſſinien.

Hartes Eiſen und Stahl ſind nennenswerthe Einfuhrartikel. Eiſennägel, Feilen und Säbelklingen aus Trieſt ſind geſuchte Waare. Schuhwerk beginnt Eingang zu finden. Oeſterreichiſche Salonzündhölzchen ſind überall begehrt und könnten bei ſorgfältigerer Fabrikation und Verpackung viel größern Abſatz erlangen und die ſchlechte aber wohlfeile Waare Frankreichs verdrängen.

Mehl und Zwieback ſind ſchon jetzt, letzteres für die Schifffahrt und für die Truppen, anſehnliche Einfuhrartikel, haben aber bei Eröffnung des Suez-Canals eine ſchönere Zukunft vor ſich.

Ebenſo könnte Zucker, jetzt meiſt aus Marſeille in kleinen (halben) Broden eingeführt, für Trieſt einige Bedeutung erlangen.

Viele andere europäiſche Fabrikate und Güter kommen vielfach im Handel an den Küſten des rothen Meeres vor, jedoch vorläufig nur in geringen Quantitäten. Sie werden durch Detailhändler abgeſetzt.

Die Entfernung Trieſts von Bab el Mandeb beträgt ungefähr 2600 Seemeilen (650 deutſche Meilen) und kann von mäßig laufenden Dampfſchiffen in längſtens dreizehn Tagen, von ſchnellfahrenden in etwa neun bis zehn Tagen durchlaufen werden.

Die wichtigſten Häfen von Hodêda an der arabiſchen und von Machana an der afrikaniſchen Küſte können ſomit in neun bis zwölf Tagen mit Dampfſchiffen erreicht werden. Dſchedda und Suakin hingegen in etwa ſieben bis zehn Tagen.

Wir dächten, daß unter ſolchen Verhältniſſen auch die Frachten von und nach Trieſt ſich billiger geſtalten ſollten, als diejenigen, welche der engliſche Handel für gleiche Waaren und Güter zu berechnen hat, und wir glauben, daß kein Grund vorhanden iſt zu der Annahme, nach welcher auf Grund der Frachtenhöhe jede Concurrenz mit England aufgegeben werden müſſe. Wir meinen, daß eben eine regere Schifffahrtsbewegung und die Möglichkeit, mit vollen Ladungen hin- und zurückzufahren, die Frachtermäßigung nach ſich ziehen muß, wie es bei England der Fall iſt. Oder ſollen wir den directen Bezug unſeres Bedarfs völlig aufgeben, weil unter den dermaligen Verhältniſſen derſelbe mit Schwierigkeiten verbunden iſt und ſcheinbar ungünſtig ſich darſtellt? Sollen wir nicht vielmehr trachten, dem Beiſpiel Englands zu folgen, und die größten Anſtrengungen machen, um den directen Verkehr in die Hand zu nehmen? Wenn man endlich in Oſtindien mit Segelſchiffen höchſtens 3 Pf. St. per Tonne an Fracht nach Europa gezahlt hat, während für die Dampfer-Fracht von Bombay nach Trieſt jetzt noch 6 bis 7 Pf. St. per Tonne bezahlt wird, woran liegt das? Offenbar nur an dem mangelhaften Verkehr, der an den adriatiſchen Küſten betrieben wird.

Aber abgeſehen hievon, iſt es doch unzweifelhaft, daß England und Frankreich ihren Vortheil darin finden, den Waarenbezug in immer ſteigender Menge per Dampfer und Eiſenbahn zu vermitteln, und es dürfte doch ſicherlich nicht zu gewagt erſcheinen, wenn wir behaupten, daß wir in derſelben Weiſe den directen Verkehr vortheilhafter einleiten könnten, als es bisher der Fall war. Koſten uns auch die Kohlen engliſcher Provenienz etwas

mehr, so sind dagegen unsere Löhne der Schiffmannschaft geringer und ist der Weg kürzer.

Unser Handelsverkehr zur See ist nunmehr auf fast 300 Millionen Gulden gestiegen, wir führen bereits indische Baumwolle in bedeutender Menge (im Jahre 1868 an 322.000 Centner) direct ein, die Durchfuhr der Waaren für Rußland und Deutschland ist nicht unerheblich. Warum sollen nicht in gleicher Weise wie Baumwolle auch Kaffee, Gewürze, Arznei- und Färbestoffe aus Indien, und umsomehr von den Küsten des rothen Meeres nach Triest gebracht werden? Warum sollen wir fortfahren, unsere Schifffahrt zu vernachlässigen, unseren Handelsstand zu schädigen, unsere eigenen Interessen und den daraus entstehenden Gewinn Andern zu überlassen, da wir doch mit jedem Tage mehr zu der Einsicht gelangen, daß, wo wir nur thätig sein wollen und können, eine Steigerung des directen Verkehrs statthat und lohnende Vergütung findet?

Es ist wahr, wir gehören nicht zu den Pessimisten, und mögen aus diesem Grund manchen Irrthum begehen, worüber die nächste Zukunft Aufschluß geben wird. Wir glauben an die Möglichkeit und Mächtigkeit eines südöstlichen Handelszuges, wir glauben an die volkswirthschaftliche und handelspolitische Bedeutung des adriatischen Meerrs, wir hoffen auf die Entwicklung des Handels und Verkehrs in Oesterreich-Ungarn. Wir sind der Meinung, daß die Bewohner Oesterreichs befähigt sind, unter gleichen Verhältnissen Aehnliches zu leisten, wie die Frankreichs oder Englands, daß gleiche Ursachen gleiche Folgen erzeugen, und daß es nur des Willens bedarf, um allmählich aus der indolenten Betrachtung des eigenen Ich zur thatkräftigen Verwerthung der eigenen Fähigkeiten zu gelangen. Freilich ist es nothwendig, zu lernen und zu erfahren, was Nutzen bringen kann, und der Satz A. v. Humboldts muß auch für uns zur Wahrheit werden: daß Wissen und Erkennen die Freude und Berechtigung der Menschen sind.

Oeſterreich und das Meer.*)

(1872.)

Oeſterreich und das Meer! Das ſind faſt zwei Gegenſätze bei uns geworden.

Nur von Zeit zu Zeit kommen von der blauen Adria Klänge herüber, die daran erinnern können, daß ein größerer Zuſammenhang zwiſchen Land und Meer beſtehen ſollte, daß auch an jenen Geſtaden, in jenen Gewäſſern Menſchen leben, welche zu Oeſterreich gehören und das Wohl und Wehe desſelben mitempfinden.

Gleichwohl blieb dieſer Zuſammenhang bisher ohne ſeine volle praktiſche Bedeutung für die größere Zahl der Bewohner unſeres Landes und des Geſammtreiches, welches man jetzt Oeſterreich-Ungarn zu nennen beliebt.

Nur „der Kampf um's Daſein", welchen die Küſtenbewohner führen müſſen, die vortheilhafte Lage unſeres Meeres und der öſterreichiſch-ungariſchen Küſte machten es möglich, daß ſich zur See eine Güterbewegung entwickelt hat, welche jährlich dem Werthe von mehr als 130 Millionen Gulden gleichkommt und beiläufig den ſechſten Theil der Geſammtgüterbewegung Oeſterreich-Ungarns an ſeinen Grenzen beträgt.

Die Bedürfniſſe der Monarchie an ſolchen Gütern, welche zunächſt im Orient, an der egyptiſchen Küſte, im Rothen Meer und bis nach Ceylon hinab gefunden werden, alſo in einer Entfernung von 6 bis 20 Dampfertagen aufgeſucht werden können, werden aber dabei kaum zum fünften Theile direct über unſere Häfen eingeführt, während Oeſterreichs induſtrielle Erzeugniſſe nur in nicht nennenswerther Menge auf directem Wege über unſere Küſte zur Ausfuhr gelangen. Holz und Körnerfrüchte bilden noch immer den weitaus größten Theil unſerer Ausfuhr nach dem Adriatiſchen Meere.

Dieſe Ausfuhr bleibt demnach ungenügend und macht ſchon aus dem Grunde eine namhaftere Einfuhr unmöglich, weil die Rückfrachten ſpärlich vorhanden, dadurch aber die Koſten der Einfuhr um ein bedeutendes erhöht werden.

Die geographiſche Lage der Monarchie in Beziehung zum Norden und Oſten Europa's, jene des Adriatiſchen Meeres, welches ſo tief wie kein anderer Meerbuſen des ſüdlichen Europa's in's

*) Aus der „Allgemeinen Zeitung".

Herz dieses Welttheils eindringt, die nautisch und meteorologisch und so vortheilhaft gelegene Küste mit ihren vielen herrlichen Häfen Canälen, im Vergleich zu der gegenüberliegenden italienischen versandeten, hafenlosen Küstenbildung doppelt günstig von der Natur bedacht, lassen es ganz unbegreiflich erscheinen, daß der lebhafteste Verkehr nicht schon längst festen Fuß gefaßt, daß kein regeres Leben zwischen Land und Meer in Oesterreich Platz gegriffen hat.

Ja, noch mehr. Bedenkt man, welche maritimen Elemente Oesterreich-Ungarn besitzt, wie glänzend unsere Kriegsmarine, selbst im Vergleich zu den großen Seemächten, in allen Unternehmungen, im Frieden wie im Kriege hervorragt, so können nur zwingende Ursachen die Thätigkeit zurückdämmen, welche sich in maritimer Beziehung zu Nutzen und Vortheil des Gesammtreiches in natürlicher Weise entwickeln müßte.

Wo fehlerhafte Einrichtungen nach jeder Richtung hin ihren lähmenden Einfluß geltend machen, wo selbst die Kenntniß des eigenen Küstengebietes und der Vortheile mangelt, welche der Seeverkehr mit sich bringt, da war es mit dem civilisatorischen Fortschritt des Landes nur schlecht bestellt, da können weder gewonnene Seeschlachten noch Erdumsegelungen und Unternehmungen zur Herstellung von Beziehungen zwischen Oesterreich und den fernsten Gebieten nützen, da sind die Schätze Aegyptens, Arabiens und Indiens, sie mögen noch so sehr in Wort und Schrift gepriesen und hervorgehoben werden, ohne nutzbringenden Nachhalt, ohne Folgen, ohne Vortheil durch den viel bewunderten Suez-Canal Oesterreich näher gebracht. Und daß dem wirklich so sei, sehen wir mit eigenen Augen, hören wir mit eigenem Ohre, fühlen es in allen unseren ärmlichen volkswirthschaftlichen und finanziellen Verhältnissen.*) Uns fehlt vor allem der Kaufmannsstand und eine Regierung, welche die materiellen Interessen und mit ihnen die Bildung eines solchen Standes zu fördern verstünde.

Nie hat seit der Kaiserin Maria Theresia in Oesterreich eine solche Regierung bestanden, und wenn auch die Bestrebungen Einzelner, Fortschritte im materiellen Leben der österreichischen Völker

*) Während die jährliche Güterbewegung Englands über 4500 Millionen Gulden Werth hat, erreicht die gesammte Güterbewegung Oesterreich-Ungarns kaum den sechsten Theil jener Summe. Die Bevölkerung in Oesterreich-Ungarn ist aber 1/7 größer als jene Großbritanniens. Die Zahlen allein genügen, um zu ahnen, wie viel unverwendete Arbeitskraft bei uns noch vorhanden sein muß.

anzuregen und zu fördern, glückten, so ist doch im Allgemeinen seit jener Zeit der großen Kaiserin die volkswirthschaftliche Entwicklung und der Zusammenhang mit dem eigenen Meere und damit die directe unabhängige Thätigkeit des Handels in Oesterreich, weit hinter den Bedürfnissen des Reiches zurückgeblieben, und hat nicht einmal gleichen Schritt mit der sonstigen Entwicklung des Landes gehalten.

Selbst in neuerer Zeit hat man, wenn nicht allein, doch vorzugsweise nur der juristischen Discussion von Gesetzen Aufmerksamkeit gewidmet, welche, wenn noch so nützlich und fördernd, dennoch zum großen Theil keine volkswirthschaftlichen Grundlagen fanden, und man vergaß über dem fortwährenden Wortwechsel, daß das Volk leben müsse, um frei sein zu können.

Der Bureaukratismus und die meist völlige Unkenntniß des Landes in der Beamtenwelt verschuldeten das Uebrige, und wenn dennoch ein regeres geschäftliches Leben sich Geltung verschaffte, so waren es wahrlich nicht die Staatseinrichtungen, welche dasselbe anregten, sondern die steigenden Bedürfnisse der Regierung und die geistige Bewegung, welche durch den Anstoß der Außenwelt, den man vergeblich fernzuhalten versuchte, die Völker erfaßte. Leider hat diese letztere sonst so unschätzbare Bewegung dem großen Ganzen viel weniger Vortheile gebracht, als daraus gezogen werden könnten, weil man sie ohne Leitung ließ, und sie so vielfach ziellos geblieben ist oder falsche Ziele anstrebt.

Die wechselnden Regierungen, die maßgebenden Persönlichkeiten haben dabei wenig gelernt und wenig vergessen; sie haben vielmehr Conflicte nicht bloß groß werden lassen, sondern groß gezogen, welche das Reich dem Abgrunde des Verderbens nahe gebracht. Wahrlich, würde dasselbe nicht durch die zahllosen unsichtbaren Bande zusammengehalten, welche die Macht der Zeit zwischen den Individuen, den Familien, den Ländern geknüpft, und durch die Macht der natürlichen Verhältnisse und der von letzteren gegebenen Bedingungen des Bestehens und Gedeihens — das Traurigste wäre schon längst zu erwarten gewesen.

Anläufe, um ohne Rücksicht auf die gegebenen Grundlagen und über Nacht, ohne stetige mühevolle Arbeit, einen himmelhohen und weit in die Zukunft ragenden Bau aufzuführen, sind zwar wiederholt gemacht; aber die Geschichte verschenkt den höchsten

Gewinn nicht, er kann nur durch rastlose, auf Harmonie zwischen Mittel und Zweck ruhende Anstrengungen eingeheimst werden.

Ueber die Natur und Bedeutung aller ausschlaggebenden Verhältnisse kann kaum ein Zweifel sein, und würden sie nur einigermaßen richtig ausgebeutet, so würde selbst das durch freiwillige Irrthümer herbeigeführte Mißverständniß unter den Nationalitäten nicht zu fürchten sein, denn alle wollen im Grunde dasselbe: Sicherheit und Wohlfahrt. Für diese Ziele, Sicherheit und Wohlfahrt, werden die Bewohner Oesterreichs, welcher Nationalität sie auch angehören mögen, stets zu arbeiten bereit sein und, von dem eigenen Interesse getrieben, stets arbeiten. Diese Arbeit wird wieder die einzelnen Bewohner und Volk an Volk fesseln und stärken, um vereint den Auswüchsen politischer Phantasien widerstehen und in Eintracht leben zu können.

Trotz der Ungunst der Zeiten sollte man dazu schon jetzt in Oesterreich die Grundlagen zu legen suchen und, wenn es nicht von oben herab geschehen kann, von unten herauf nach höherem wirthschaftlichen Leben streben. Nur ein Volk, welches sich Selbstständigkeit in demselben zu erringen weiß, vermag den Einflüssen politischer Verwirrungen erfolgreichen Widerstand zu leisten.

Jede gesunde nachhaltige volkswirthschaftliche Entwicklung setzt aber allseitige Thätigkeit voraus; es ist unmöglich, blos einzelne Gebiete zu fördern, denn es bestehen die innigsten Wechselbeziehungen unter allen; namentlich ist es zweifellos, daß kein Staat groß und mächtig werden kann, welcher das Meer mißachtet und die eigene Küste vernachlässigt.

Europa verdankt seine Stellung an der Spitze der Civilisation vorherrschend seiner maritimen Lage, seiner reichen Küstenentwicklung und der eifrigen Ausnützung dieser Verhältnisse. Jene Nationen, welche darin am eifrigsten waren, entwickelten sich rasch zu großen selbstständigen Völkern und Großstaaten; ihre Rolle in der Geschichte beruht auf dem „Welthandel", den sie treiben.

Diese Seestaaten trugen den Fortschritt nach dem Innern des Continents; wir Binnenländer sind die Schüler derselben geworden.

Um in den Welthandel, diese mächtige Quelle der Civilisation, einzutreten, ist zuvörderst die Kenntniß der Bedingungen erforderlich, welche erfüllt werden müssen, um Tausch und Verkehr gewinnbringend zu machen, Studium der Märkte und deren Verhältnisse.

Der gewöhnliche Unterricht der Schulen, auch der Fachschulen, reicht dazu nicht aus; es sind Specialstudien der umfassendsten Art erforderlich.

Der Industrielle kann in der Regel dieser Aufgabe nicht genügen; seine ganze geistige Kraft, seine volle Thätigkeit müssen sich auf die Erzeugung richten, damit es ihm gelinge, dem Verlangen der Abnehmer, den Bedürfnissen der Consumenten zu entsprechen und den Absatz seiner Waare möglich zu machen. Er kann nicht Verschleißer seiner eigenen Erzeugnisse und noch weniger der Versender derselben an die Consumenten selbst sein, ohne seine Kräfte zu zersplittern. Er benöthigt dazu eines Mittelsmannes, welcher den Bedarf anderer Märkte kennt; der es unternimmt, die verschiedensten Erzeugnisse an sich zu bringen, um dieselben im gegebenen Augenblick abzusenden und abzusetzen, wo und wie es ihm immer gut und entsprechend dünkt.

Dieser Mittelsmann, der Kaufherr, unterscheidet sich dadurch vom Spediteur oder Commissionär, vom gewöhnlichen Kaufmann, daß er, gestützt auf die eigene Einsicht, Erfahrung und Kenntniß der Weltmärkte, auf eigene Rechnung, auf eigene Verantwortlichkeit im Großen handelt und hiefür auch den entsprechenden Gewinn seiner Speculationen einnimmt.

Dem Industriellen kann es ganz gleichgiltig sein, welchen Consumenten seine Erzeugnisse zu gute kommen; derselbe arbeitet nur im Auftrage des Kaufherrn, welcher die Waaren, deren er zu bedürfen glaubt, nach eigener Kenntniß der Sitten, Gebräuche und Einrichtungen der consumirenden Völker, welchen sie bestimmt ist, bestellt, der also nicht nur die Menge, sondern auch die Gattung und deren Eigenthümlichkeiten in seinem Auftrag an den Industriellen feststellt und genau bezeichnet.

So lange man, wie es bei uns geschieht, verlangt, daß der Industrielle direct in den Verkehr mit den Consumenten trete und ihren Wünschen und einzelnen Anforderungen gerecht werde, wird niemals ein lebendiger Absatz möglich sein; denn, wie bereits erwähnt, kann der Industrielle nur in äußerst seltenen Fällen die Kenntnisse erlangen und die Zeit besitzen, um sich mit den Einzelnheiten des Consums abzugeben.

Insbesondere beim Seeverkehr tritt der gewichtige Umstand hinzu, daß der continentale Industrielle von der Versendungsweise, von der Verpackung und überhaupt von den Bedingungen keine

Kenntniß hat, welche bei dem Seetransport berücksichtigt werden müssen, sollen die Sendungen keinen Schaden erleiden und die Transportkosten die Waare nicht unverhältnißmäßig belasten.

In der Regel wird der Industrielle niemals ganze Schiffsladungen seiner Waare zu liefern in der Lage sein. Wie soll er nun wissen, ob ein Schiff seinen Theil werde einnehmen und dem bestimmten Hafenplatze zuführen können? Soll er sich etwa mit andern Industriellen zu einer gemischten Sendung vereinbaren und diejenigen herausfinden, welche gleiche Zwecke und den gleichen Absatzmarkt suchen? Freilich gibt es in jedem Hafen Mäkler und Agenten, Spediteure und Commissionäre, welche ihm behilflich sein können; aber er weiß dennoch nicht, ob diese Hilfsorgane seine Interessen im Auge behalten werden, und es ist mehr als wahrscheinlich, daß sie nur ihren eigenen Vortheil berücksichtigen und sich um den Industriellen im besten Fall nur mäßig kümmern werden. Dies ist nur eine der vielen Schwierigkeiten, welche dem directen Verkehr der Industriellen mit den überseeischen Absatzplätzen im Wege stehen.

Wie soll der Industrielle aber überhaupt sich benehmen? Soll er auf Bestellungen von den Consumenten oder auf die jener Kaufleute warten, welche den entfernten Markt bewohnen und versorgen? In diesem Falle wird er von Kaufleuten abhängen, welche die Verhältnisse unserer Industrie meist nicht kennen und gewiß die Verantwortlichkeit für die Qualität der übersendeten Waare und die sich ergebenden zufälligen Spesen nicht übernehmen. Der Industrielle würde dann sein Geld spät und wahrscheinlich nur in unbestimmten Zeiträumen bekommen und sich dadurch im Betriebe seines Geschäftes gehemmt sehen. Kommen aber Unglücksfälle zur See vor, wird die Reise verzögert und verdirbt die Waare unterwegs, vielleicht nur weil die Abfahrtszeit für dieselbe eine ungünstige, weil das gewählte Schiff nicht geeignet, weil die Fahrt keine directe u. s. w., so dürfte den Industriellen, und ihn allein, ein bedeutender Schaden treffen.

Anders gestaltet sich aber die Sache, wenn ein vermittelnder Kaufherr die Bestellungen macht, welche für einen bestimmten Markt gehören, wenn derselbe den größeren Theilbetrag des Waarenwerthes dem Industriellen bei Uebernahme sogleich übergibt und überhaupt auf eigene Rechnung Handel und Verkehr treibt, so daß eine vollständige Theilung der Arbeit eintritt. In

dieſer Weiſe handeln die Kaufherren norddeutſcher Häfen, welche unſere Induſtrie kennen und ausnützen, und aus dieſem Grunde hat ſich nach dieſer Richtung ein bedeutender Verkehr entwickelt, der aber für Oeſterreich zum Theil ein unnatürlicher genannt werden darf, weil die Erzeugniſſe unſerer Induſtrie auf Umwegen Orten zugeführt werden, welche in directer Weiſe in kürzerer Zeit dieſelben erreichen könnten und, was noch mehr iſt, unſere Häfen und unſere Schifffahrt beleben würden. Keine Ausfuhr kann überdies lohnend vor ſich gehen, wenn nicht eine entſprechende Einfuhr ihr das Gleichgewicht hält. Ausführen zu wollen ohne genügende Einfuhr, iſt ein Unſinn, welcher ſich freilich leicht in den Köpfen beſchränkter Fabrikanten feſtſetzt, insbeſondere wenn dieſelben ſelbſtſtändigen Handel treiben. Die Frachten zu Land und zur See können nur dann mäßig ſein, wenn Rückfrachten vorhanden ſind; denn die Eiſenbahnwagen oder Frachtwagen, ſowie die Schiffe müſſen endlich denn doch zu dem Abfahrtsorte zurückkehren, brauchen hiezu Zeit und Geld und ſind, im Falle ſie leere Fahrten zu machen genöthigt wären, gezwungen, die volle Fahrt mit den Auslagen der leeren Fahrt zu belaſten.

Soll nun der Induſtrielle, welcher ſeine Waare direct zur Ausfuhr bringt, für die Rückladung des Schiffes ſorgen? Das iſt wohl nicht gut denkbar, da es ſich in den meiſten Fällen darum handelt, Ladungen von Gütern einzunehmen, die ſeiner Induſtriethätigkeit keinen Nutzen bringen. Der Kaufherr aber wird es im Stande ſein oder im Allgemeinen wiſſen, an welchen Orten eine Rückfracht geſichert ſein kann oder nicht, wo alſo die Transportkoſten ſich ſeinem Handel am günſtigſten erweiſen. Denn ſeine eigene Thätigkeit erſtreckt ſich nicht allein auf die Ausfuhr, ſondern auch auf die Einfuhr. Daraus geht hervor, mit welchen verhältnißmäßig geringen Auslagen der überſeeiſche und der Landverkehr für Hafenplätze möglich iſt, welche Kaufherren beſitzen — Kaufherren, die ein natürliches Intereſſe haben zu ſorgen, daß ſich Einfuhr und Ausfuhr das Gleichgewicht halten.

Bei uns war es überdies auch eine ganz verkehrte Zollgeſetzgebung, welche die Herſtellung des directen Verkehres mit unſerem eigenen Meere faſt unmöglich machte und dahin wirkte, daß die Verbindungen mit dem Norden und theilweiſe mit der Türkei ſich günſtiger geſtalteten, als jene nach unſerer eigenen Küſte. Wenn dieſe Verhältniſſe ſich auch in jüngſter Zeit günſtiger

geſtaltet haben, ſo iſt dennoch die Rückwirkung der früheren Fehler noch immer ſehr fühlbar.

In der That beſitzen wir heutzutage nur erſt eine einzige Eiſenbahnverbindung mit dem Adriatiſchen Meere, obſchon auch andere in der Ausführung begriffen oder noch projectirt ſind. Es ſcheint faſt unglaublich, daß es vernünftigen Menſchen beikommen konnte, das eigene Meer und die eigene Küſte auf ſo unverantwortliche Weiſe zu verkürzen, wie geſchehen.

Selbſt heute noch iſt man ziemlich weit entfernt, dieſem ſtaatlichen Bedürfniß in rationeller Weiſe nachzukommen, und unſere herrlichen Küſtengebiete ſind im Allgemeinen nur die Stätten des Elends, der Geſetzloſigkeit, der Barbarei. Oder kann man das anders nennen, wenn man Iſtrien und noch mehr Dalmatien und deren geſellſchaftliche Zuſtände betrachtet?

Nehmen wir einige wenige Punkte dieſer Küſte, wie Trieſt, Fiume und die paar kleinen Städte Iſtriens und Dalmatiens aus, die ſich mühſam erhalten können, indem ſie ſich die alten aus griechiſcher und römiſcher Zeit überkommenen Gewohnheiten des Verkehrs wahren — was bleibt übrig? Eine Küſte, bewohnt von einem wilden oder verkommenen Volke, bei welchem zum größten Theil die Ideen der barbariſchen Juſtiz, der Selbſthilfe und Wiedervergeltung, in Folge deſſen die der Blutrache herrſchen, wo Banden von Menſchen, die außerhalb des Geſetzes ſich geſtellt haben, morden und plündern dürfen, und dabei von der ſonſtigen Bevölkerung gefürchtet und als Helden geehrt werden! Und leider iſt es ſogar notoriſch, daß dieſe Banden von den Autoritäten in den Gemeinden, ja ſelbſt von manchen Geiſtlichen, unterſtützt werden, und ſo die Gerechtigkeit eine Mythe geworden iſt. Denkt man nun daran, daß dieſes Land, durch welches ſich kraft ſeiner Lage der Hauptverkehrsweg Europa's nach dem Südoſten hinziehen ſollte, ohne Straßen, ohne Unterricht, ohne Contact mit dem civiliſirten Reiche iſt, zu welchem es gehört — ſo können wohl kaum Worte hart genug ſein, um dieſe Vernachläſſigung zu kennzeichnen. Kann man von einer eingehenden Würdigung der Bedingungen ſprechen, welche für Handel und Verkehr erfüllt werden ſollen, wenn eine an Häfen reiche Küſte, deren Binnenlinien bis nach England und bis zu den hervorragendſten Märkten Europa's, deren maritime Linien nach Alexandria und nach dem Canal von Suez bis Bombay und Ceylon reichen, deren Mitte im Meridian

von Wien und der induſtriereichſte Gebiete Oeſterreichs liegt — wenn eine Küſte, an welcher die Schifffahrt des Adriatiſchen Meeres nothgedrungen vor ſich gehen muß, in ſolcher Verwahrloſung gelaſſen, einer ſolcher Verwilderung anheimgegeben wird?

Regierungen folgten auf Regierungen, aber zu der Einſicht einer Verbeſſerung der Zuſtände an der Küſte hat ſich keine erhoben. Alle haben das Object für zu armſelig gehalten, um Koſten darauf zu verwenden, alle haben geglaubt, daß es ſich um ein „paſſives“ Land handle, und alle haben vergeſſen, daß es nicht die Steuern allein ſind, welche die Activität einer Küſte ausmachen, ſondern daß aus ihr auch die Kräfte entnommen werden, um Handel und Verkehr lebendig zu erhalten.

Wenn auch eine Eiſenbahn von dem Centrum des Reiches bis zu den ſüdlichen Häfen unſerer Küſte für die erſte Zeit paſſiv ſein ſollte, ſo würden doch dieſe Garantiebeträge wohl mehr als aufgewogen werden durch die Lebhaftigkeit des Seehandels, durch die Zunahme in den Zolleinnahmen, durch die Civiliſirung eines verwilderten Volkes, das ſeine Kräfte jetzt in deſtructiver Weiſe verwerthet, ſtatt ſie productiv zu geſtalten.

Wer weiß nicht, daß der wahre Reichthum von Nationen nicht in den Schätzen liegt, welche vorhanden ſein mögen, ſondern in der Summe der zu ſittlicher Arbeit verwendeten Menſchenkräfte?

Daß die Religion für ſich allein ein Volk nicht aufzurichten vermag, beweiſt am beſten Dalmatien, welches, beſonders in früherer Zeit, von Geiſtlichen überſchwemmt war, und heutzutage noch einen zahlreichern geiſtlichen Stand beſitzt, als irgend ein anderer Theil der Monarchie im Verhältniß zu ſeiner Bevölkerung.

Nach endloſen Klagen und Bitten ſcheint die Einſicht, vielleicht auch nur das Gefühl der Nothwendigkeit vermehrter Verbindungen des Inlandes mit dem Meere, in viele Schichten der Bevölkerungen gedrungen zu ſein, und es ſteht zu hoffen, daß, ſobald einmal der Gedanke erfaßt iſt, die That auch bald nachfolgen werde, wenn wir überhaupt einem Reiche angehören wollen, das ein einheitliches volkswirthſchaftliches Gebiet darſtellt.

Letzteres möchten wir umſomehr für unſere Küſtenländer betonen, als nur vom Reich erwartet werden kann, daß es die davon unzertrennlichen Laſten werde zu tragen vermögen. Die Küſte allein oder ein illyriſches Königreich würden dazu nimmermehr im Stande ſein. Wollen wir aber Handel und Verkehr zum

allgemeinen Nutzen fördern und heben, so müssen wir auch Verbindungen mit dem nächsten bestgelegenen Meere wünschen; denn nur wenn diese vermehrt sind, kann sich auch die Güterbewegung vervielfältigen und über das gegenwärtige Maß erhöhen. Um aber zu diesem Resultat zu gelangen, ist es erforderlich, daß die gebildeteren Classen, welche diesen Handel und Verkehr vermitteln sollen, bestehen und daß sie einen Druck auf die maßgebenden Factoren unserer Regierung ausüben.

Wir bedürfen also auch in dieser Beziehung des Kaufherrn, des gebildeten Mannes, der nicht nur sein engeres Vaterland kennt, sondern auch weit ausgreift mit dem Gedanken in die entlegensten Gegenden des Erdballes, der nicht nur politische und commercielle Bildung im Allgemeinen besitzt, sondern eine Specialität in seinem Fache sein muß. Umfassende Kenntnisse und Erfahrungen, welche sich nicht auf einen Erdtheil, auf ein Volk beschränken, sondern auf alle Nationen der Erde, auf deren politische Einrichtungen, deren Gewohnheiten, Sitten und Gebräuche u. s. w. ausdehnen, sind dazu erforderlich. Eine genaue Kenntniß der Wege und Mittel, um zu ihnen auf die einfachste, directeste und sicherste Art zu gelangen und mit ihnen zu verkehren, ist selbstredend unentbehrlich. Wo finden wir nun Männer, wo finden wir deren genug, um bald zum erwünschten Ziele zu gelangen? Für andere Völker haben die Verhältnisse, die Zeiten, die eigene Lage und Rührigkeit allmählich die Menschen herangebildet, die der Aufgabe gewachsen waren; aber Jahrhunderte haben dazu gehört, obwohl die Regierungen die commercielle Thätigkeit unterstützten.

Bevor einzelne Individuen sich selbstständig zu stellen vermochten und ohne weitere Hilfe den Handel auf eigene Rechnung betreiben konnten, waren es Gesellschaften, welche es unternahmen, dem Zweck zu entsprechen. Diese Gesellschaften hatten den Sitz in ihrem Vaterland, entsendeten Agenten und bildeten Filialen an entfernten Punkten, welche im Sinne der Unternehmung und nach den Weisungen der Muttergesellschaft handelten.

Auf diese Weise trieben schon die Römer zur Zeit des Augustus und der folgenden Kaiser bis zum Verfall des Reiches gewinnbringenden Handel mit den Küsten des Rothen Meeres und Vorderindiens und indirect selbst mit China. Aehnlich giengen die Venetianer und Genuesen vor, wie später die Hanseaten, die Holländer und Engländer.

Noch zur Zeit der Kaiserin Maria Thereſia beſtanden in Oeſterreich ähnliche Unternehmungen, und waren z. B. in Cadiz vier öſterreichiſche Filialen inländiſcher Geſellſchaften, welche den Handel mit Nordamerika in Tüchern, Mehl, Glas u. ſ. w. vermittelten, leider aber in der Epoche der franzöſiſchen Revolutionskriege mit allem directen Handel in Oeſterreich untergegangen ſind, um nicht mehr zu erſtehen. In unſerer Zeit, in welcher die monopoliſtiſche Idee nicht mehr an der Tagesordnung, haben ſich in allen Ländern die Geſellſchaften allerdings zumeiſt aufgelöſt, um einzelnen Handelshäuſern den Handelsbetrieb zu überlaſſen; aber dieſe Häuſer ſind nur dem Namen nach als Individualitäten zu betrachten, indem die Organiſation derſelben eine derartige iſt, daß ihre Thätigkeit auf die Mitwirkung verſchiedener Theilnehmer gegründet iſt. Wenn letztere auch nur geringe Capitalien eingelegt haben, ſo ſind ſie dennoch wirkliche Geſellſchaften, die ſich einem größeren Capitaliſten anſchloſſen, um deſſen Namen als Firma, unter welcher gehandelt wird, zu gewinnen; allenfalls iſt der letzteren dann noch der Zuſatz „und Comp.“ zugefügt.

Die großen Handelshäuſer ſind alſo noch heutzutage eigentliche Geſellſchaften, welche gleichſam unter dem Vorſitz des ſtärkſten Theilnehmers ſtehen, Filialen auf den Hauptmärkten der Welt beſitzen und Agenten ausſenden, um directe Kenntniß von localen Verhältniſſen zu erhalten, die zum Vortheile des Handelshauſes ausgenützt werden können.

Wollte man alſo auch bei uns in Oeſterreich-Ungarn den Weg des Welthandels wieder betreten und das verlorene Jahrhundert commercieller Unthätigkeit wieder einbringen, ſo wäre es nöthig, eine Geſellſchaft von Männern zu bilden, welche dem Handel im Großen ihre Kraft und Thätigkeit widmen wollen.

Dieſe Handelsgeſellſchaft könnte auch aus Induſtriellen beſtehen, wenn nur die Leitung derſelben rein commercielle Zwecke befolgte. Indeß wäre es zweckmäßig, wenn auch ſolche Perſönlichkeiten daran theilnähmen, welche jetzt ſchon, wenn auch mit beſchränkteren Mitteln, Handel treiben und insbeſondere im Seeverkehr Kenntniſſe und Erfahrungen geſammelt haben. Die Geſellſchaft müßte ſowohl den Ausfuhr- als den Einfuhrhandel in der Hauptſache auf eigene Rechnung betreiben und wo nöthig Filialen errichten und Agenten ausſenden, welche den Intereſſen der Geſellſchaft dienen.

Für den Anfang insbesondere wären Verbindungen mit den Handelshäusern anzubahnen, welche an jenen Märkten angesiedelt sind, die man zunächst in's Auge fassen würde — Märkte, welche einerseits für den Absatz österreichischer Erzeugnisse und Producte, andererseits für die Herbeischaffung von Rohstoffen und sonstigen Gütern und Verbrauchsgegenständen günstig gelegen sind. Sobald indeß die Gesellschaft genug Kräfte besäße, um eigene Filialen zu errichten, dürften diese den erwähnten Verbindungen vorzuziehen sein. Die Organisation der Gesellschaft müßte vorerst deutschen und englischen Handelshäusern nachgebildet werden. Die Eigenthümlichkeiten unseres Handels und Verkehrs können allmählich Berücksichtigung und Eingang finden, sie sind aber keinesfalls solcher Art, um bedeutende besondere Einrichtungen nöthig zu machen. Jedenfalls wäre ein eingehendes Studium der Einrichtungen fremder bestehender Handelshäuser sehr anzuempfehlen.

Die österreichische oder österreichisch-ungarische Handelsgesellschaft müßte vor Allem darauf hinwirken, daß zollfreie Waarenhäuser (Waarendocks) errichtet werden, welche zur entsprechenden Aufstapelung der Waaren überhaupt zu dienen vermögen. Daß die Waaren in diesen Magazinen bewerthet, mittelst Lagerscheinen (Warrants) einen activen Geldwerth erhalten und einer Belehnung fähig sein müssen, versteht sich von selbst. Nur wäre gleichzeitig darauf zu sehen, daß die Gesellschaft, welche die Waarenlager errichtete, nicht selbst belehnen könne, wie es jetzt bei uns der Fall ist, weil dadurch das Vertrauen in die Lagerscheine (Warrants), welche gleich Geld cursiren sollen, nothwendig geschädigt wird. Kein anderes Geldinstitut oder Individuum wird in solchem Falle eine Belehnung vornehmen, voraussetzend, daß die Gesellschaft des Waarenhauses sich geweigert, sie zu gewähren.

Würde die Errichtung solcher zollfreien Lagerhäuser nicht durch Baugesellschaften oder vom Staat in Aussicht stehen, so müßte die Handelsgesellschaft selbst Lagerhäuser zum eigenen Gebrauch erwerben, welche, wenn sie innerhalb der Zollgrenze gelegen, möglicherweise den zollfreien Charakter erhalten sollten, wobei also der Zoll erst dann zu entrichten wäre, wenn die Waare bei Gelegenheit des Verkaufes aus dem Waarenhause träte. Die Bezahlung von Zöllen im Vorhinein, d. h. für Güter, welche dem öffentlichen Verbrauch vorerst nicht übergeben werden, ist jedenfalls mit dem Verluste der Zinsen der gezahlten Summen verbunden.

Es müßte vor Allem dafür geſorgt werden, daß Waarenmagazine an der Küſte in dem geeigneten Hafen errichtet würden, und zwar in ſolcher Weiſe, daß die Uebertragung der Waaren vom Schiff in das Waarenhaus und umgekehrt ſo direct als möglich mit den geringſten Zwiſchenſpeſen geſchehen könnte und daß dieſe Waaren in ebenſo leichter Weiſe von oder zur Eiſenbahn gelangten. Die Vermeidung aller Zwiſchenſpeſen iſt ein nicht zu vernachläſſigender Grundſatz jedes activen Handels. Die Möglichkeit ſolcher Waarenlager, welche einerſeits mit dem Meere, andererſeits mit der Eiſenbahn in unmittelbarer Verbindung ſtehen, wird in nicht gar zu langer Zeit in Trieſt und auch in Fiume gegeben ſein. Vorläufig wären proviſoriſche Lagerhäuſer ſo nahe als möglich dem Meer und dem Bahnhof herzuſtellen.

Wir können hier begreiflicherweiſe in keine größern Einzelnheiten eingehen, glauben aber, daß eine Handelsgeſellſchaft dieſer Art in kurzer Zeit nicht nur reichen Gewinn erzielen, ſondern auch unſerer Induſtrie und unſerer Production einen Nutzen und Vortheil gewähren würde, der zu vermehrter vervollkommneterer Arbeit, zu größerer productiver Thätigkeit den Anſtoß gäbe. Unſere Induſtrie insbeſondere, welche gegenwärtig zum großen Theil auf den innern Verbrauch angewieſen und von den Schwankungen eines beſchränkten Bedarfes abhängig iſt, würde durch die Möglichkeit äußern Abſatzes eine größere Regelmäßigkeit der Arbeitsleiſtung erzielen und die eigenen Betriebsmittel und Kräfte vollſtändig ausnützen können, ohne gezwungen zu ſein, den jeweiligen Stockungen des innern Abſatzes gemäß, die Arbeit theilweiſe einzuſtellen oder zu vermindern, wodurch ein Theil des in den Betriebsmitteln ſteckenden Capitals unverzinſt bleibt, alſo effectives Geld verloren geht.

Eine Maſchine von 100 Pferdekraft, welche zu einer Arbeit verwendet wird, die im Durchſchnitt nur 50 Pferdekraft bedarf, iſt ebenſoſehr ein unnöthiger Aufwand und thut ebenſowenig ihre Schuldigkeit, wie der Menſch bei nur theilweiſer Verwendung ſeiner Kräfte. Beides iſt eine Verſündigung, an der wir leider die Folgen bei uns nur zu häufig verſpüren.

Es ſind viele Geſellſchaften in letzter Zeit entſtanden, welche durch den Umſatz von Geld bedeutende Gewinne erzielt haben, andere, die nicht fortbeſtehen konnten. Wir glauben, daß genug, vielleicht mehr als genug, für unſere wirklichen Geldkräfte geſchehen

ist. Auf der andern Seite sind auch einige industrielle Unternehmungen entstanden, welche sich zumeist auf den innern Bedarf stützen. Letzterer ist in mancher Richtung in unserer Zeit allerdings ein sehr großer, so daß für eine Weile und in dieser Richtung ohne Zweifel Arbeit genug vorhanden sein wird, wenn unsere socialen und politischen Verhältnisse nicht einen Strich durch die Rechnung machen.

Aber es dürfte nunmehr zeitgemäß sein, auch an die Bildung solcher Gesellschaften zu gehen, welche unsere Arbeit nach außen in größerem Maße verwerthen, als es bis jetzt der Fall gewesen, insbesondere nach jenen Richtungen hin, in welchen diese Arbeit im Inlande nicht gleichmäßige und genügende Ausnützung und Belohnung finden kann. Es unterliegt keinem Zweifel, daß in Oesterreich-Ungarn die menschliche Thätigkeit productiver Natur schon jetzt um ein bedeutendes gesteigert und daß nur dadurch, im Vereine mit der Verallgemeinerung des Unterrichts, ein Culturzustand erreicht werden kann, wie derselbe anderwärts bereits zu Nutz und Frommen der Völker erzielt worden ist.

Auf der andern Seite ist der selbstständige directe Handel allein im Stande, die volle Verwerthung der Arbeit im eigenen Lande zu erreichen, ohne den durch den Vertrieb entstehenden Gewinn an fremde Hände abzugeben. Daß die vermehrte Schaffung von Werthen einerseits den Wohlstand der Bevölkerung, andererseits die so nothwendige Hebung unserer volkswirthschaftlichen Zustände, die Besserung unserer finanziellen Lage auf sicherste Weise nach sich ziehen muß, versteht sich wohl von selbst und bedarf keines Commentars, ganz abgesehen von den Vortheilen, welche Oesterreich-Ungarn politisch durch die Einigung aller Nationalitäten auf dem Boden der materiellen Interessen erwüchsen, und der Fülle von geistiger Anregung, welche uns aus der Betheiligung am Welthandel entspränge:

Mittheilungen über den Handel in den verschiedenen von Sr. Majestät Fregatte „Novara“ berührten Ländern der Erde. *)

(1861.)

Fast sind zwei Jahre verflossen, seitdem Sr. Majestät Fregatte „Novara“ von einer Reise zurückgekehrt ist, während welcher Erfahrungen der verschiedensten Art gesammelt wurden, die schon aus dem Grunde der Oeffentlichkeit nicht vorenthalten werden dürfen, damit der Beweis geliefert werde, daß Geld und Zeit nicht umsonst verausgabt worden seien, und daß die Resultate dieser Expedition, so hoffe ich, in einer Weise sich verwerthen lassen, welche den Erwartungen entspricht, die der Staat daran zu knupfen berechtigt ist.

Wohl sind die Zeiten, in welchen wir leben, nicht sonderlich dazu geeignet, die Ausarbeitungen, um welche es sich hier handelt, kräftig zu fördern, wir geben uns aber gerne der Hoffnung hin, daß es dennoch möglich sein werde, der ehrenden Pflicht nachzukommen, die uns auferlegt ist.

Was mich persönlich anbelangt, so waren die Anforderungen des Marinedienstes für mich in einer Zeit maßgebend, in welcher einerseits die Vorbereitungen für eventuelle Kriegsgefahr getroffen werden mußten, andererseits die in ihrer Entwicklung fortschreitende Marine alle verfügbaren Kräfte in Anspruch nahm. Ja selbst in der gegenwärtigen, beziehungsweise ruhigeren Epoche ist es mir nicht gegönnt, mehr als Auszüge aus meinen Tagebüchern und Berichten zu liefern, welche, Bruchstücke eines größeren Ganzen, kaum eine richtige Beurtheilung des Geleisteten zulassen dürften.

In Gewärtigung einer umfassenderen Arbeit über den Handel, welche mein Freund und Reisegefährte Dr. Carl von Scherzer in nicht allzulanger Zeit veröffentlichen zu können hofft, habe ich in den nachfolgenden Blättern einen Vortrag aus meinen eigenen Aufzeichnungen zusammengestellt, für welchen ich Nachsicht in Anspruch nehme, und den ich in der Voraussetzung zu halten mich

*) Aus den Verhandlungen und Mittheilungen des niederösterr. Gewerbe-Vereines.

bestimmen ließ, daß die Mangelhaftigkeit und Unvollständigkeit des Gebotenen in Berücksichtigung der Wichtigkeit des Gegenstandes weniger fühlbar sein werden.

Nicht für den Handel erzogen, konnte ich mir in demselben eben nur autodidaktische Kenntnisse erwerben, habe jedoch Erfahrungen gewonnen und Thatsachen aufgezeichnet, welche vielleicht insoferne einige Aufmerksamkeit verdienen, als sie geeignet sein dürften, Befähigtere zum Studium des großen Welthandels, mit besonderer Berücksichtigung des eigenen Vaterlandes, anzuregen.

Meines Dafürhaltens ist es eben jetzt von außerordentlichem Werthe, die öffentliche Besprechung auf Gegenstände zu lenken, von welchen die Zukunft Oesterreichs und seiner Königreiche und Länder weit abhängiger ist, als von politischen Speculationen und Wortstreiten, die den Parteigeist anfachen, ohne das materielle Wohl der Massen zu fördern. Wenn die Gemeinschaft materieller Interessen in ihrem vollen Werthe erkannt worden wäre, würden nie separatistische Tendenzen zu Tage treten, denn sie führen nur zur Theilung und nutzlosen Vergeudung der Arbeitskräfte, sie machen gesunde national-ökonomische Grundsätze unmöglich und geben Anlaß zu einem bedauerlichen Rückschritte in der Cultur.

Als Seemann, als Vertheidiger des praktischen Standpunktes, will es mich wenigstens bedünken, es sei die Regelung unserer volkswirthschaftlichen und commerciellen Verhältnisse die eigentliche Aufgabe jedes Vaterlandsfreundes, sie sei wichtiger, als die unbeugsame Aufrechthaltung mancher adoptirter Grundsätze innerer und nationaler Politik, welche heutzutage das Feld in Oesterreich zu behaupten drohen.

Die Wissenschaft im Allgemeinen kann nur auf einem Wege zu ersprießlichen Resultaten gelangen: sie muß beobachtete Thatsachen sammeln und ordnen, um auf Grund des Gegebenen durch Induction zu den Ursachen und Wirkungen zu gelangen, und eine wahre Theorie aufzustellen, welche allen Bedingungen und Erscheinungen entspricht. Der umgekehrte Weg oder derjenige, auf welchem eine auf nicht genau erkannten, nur oberflächlich aufgefaßten Erscheinungen und Thatsachen fußende Theorie zu Grunde gelegt wird, ruft nothwendigerweise einen Zustand der Verwirrung in Begriffen und Ideen hervor, welcher in der Staatswirthschaft zum Unglücke und Verderben der Völker und ihres Wohlstandes führt.

Die Thatsachen aber, um welche es sich in der äußeren und inneren Politik handelt, wurzeln tief in den wirthschaftlichen Verhältnissen der Länder, und ich glaube behaupten zu dürfen, daß für Denjenigen, der sein Leben kümmerlich fristen muß, juridische Wortstreite, enthusiastische Ergießungen über nationale Vorzüge, sowie das starre Festhalten an veralteten Grundsätzen, sie mögen im Augenblicke noch so berechtigt erscheinen, von sehr zweifelhaftem Werthe und von sehr negativer Bedeutung sind.

Die Existenz eines Volkes hängt heutzutage von der möglichsten Verwerthung seiner Mittel und seiner Arbeit und von seinen Beziehungen zu anderen Völkern ab. Diese Lebensbedingungen eines Volkes bezeichnen aber zugleich die Richtung, welche eine gesunde Politik einschlagen muß, damit das größte Maß nationaler Entwicklung und nationalen Wohlstandes erreicht werden könne.

Daß in dieser Beziehung bei uns vor Allem gehandelt werden müsse, erscheint mir unwiderleglich und ich halte es aus diesem Grunde für eine Pflicht jedes Staatsbürgers, dem das Glück zu theil wurde, nützliche Erfahrungen zu sammeln, daß er dieselben verbreite und zur Kenntniß derjenigen bringe, deren Interessen dabei betheiligt sind, und deren Kenntnissen und praktischem Sinne die weitere Verwerthung zur Förderung des Gesammtwohles mit Beruhigung anvertraut werden kann.

Von dieser Ueberzeugung ausgehend, verlasse ich nun das Feld speculativer Anschauung, um zur Darstellung selbst überzugehen.

Ungeachtet der Entwicklung, welche der Handel des amerikanischen Continentes in neuerer Zeit gewonnen, ungeachtet der mannigfaltigen Producte dieses ausgedehnten Welttheiles, welcher alle klimatischen Zonen der bewohnten Erde umfaßt, haben die Handelsmittelpunkte des Ostens weder ihre Wichtigkeit verloren, noch von dem Interesse eingebüßt, welches seit den ältesten Zeiten sich an dieselben knüpft. Hiezu sind neue Entdeckungen, wie jene des australischen Continentes, auf die Vermehrung der Handelsbewegung in dieser Richtung von großer Bedeutung gewesen, da die Bevölkerungen dieser Länder in industrieller Beziehung im Allgemeinen geringe Productionskräfte im Vergleich zu Europa besitzen, und dagegen mit der Cultur der Rohstoffe, Dank den klimatischen und Bodenverhältnissen, in welchen sie leben, so weit

vorgeschritten sind, um dem größten Theile des Bedürfnisses der civilisirten Welt genügen zu können. Diese Erdtheile sind zumeist Colonialländer oder solche, die, wie China und in neuester Zeit Japan, gezwungen werden, gegenüber Europa und Nordamerika gleich Colonialländern der steigenden Handelsbewegung zu dienen; sie müssen also unsere Interessen in erster Linie befriedigen und scheinen zur Zeit in handelspolitischer Beziehung keine andere Bestimmung zu haben, weil ihre inneren Zustände für uns geringere Wichtigkeit besitzen und in den Hintergrund treten.

Der amerikanische Continent besteht hingegen aus mehr oder minder geordneten Staaten, deren eigene politische Lebensthätigkeit berücksichtigt werden will, soferne sie die Handelsbeziehungen betrifft, welche Europa mit ihnen unterhält.

Theilt man, wie das mitunter geschieht, die ganze bewohnte Erde in drei Theile, deren jeder einzelne alle möglichen klimatischen Verhältnisse umfaßt, so erhalten wir außer Amerika noch zwei Gebiete, deren eines Europa und Afrika bis zum Cap der guten Hoffnung mit den an Afrika zunächst liegenden Inseln in sich begreift, deren zweites Asien, den indischen Archipel und Australien sammt Neuseeland umschließt.

Die Handelsverhältnisse des ersten dieser beiden letzteren Theile sind, was Europa betrifft, activ und nach außen gerichtet; was Afrika anbelangt, aber derart, daß nur einzelne Küstenstriche dieses Continentes in den Bereich der thätigen Handelsbeziehungen gezogen werden können, während die anderen zum Theile wegen des Klimas, hauptsächlich aber wegen der geringeren Entwicklung ihrer Völker, von höchst secundärer Bedeutung für den Handel bleiben.

Die Küsten Afrikas am Mittelmeere sind so sehr in den Bereich unmittelbarer Beziehungen zu Europa getreten, daß sie mit diesem Welttheile zu einem Handelscomplexe gerechnet werden können. Die atlantische Küste des afrikanischen Festlandes, obschon englische, französische, nordamerikanische und portugiesische Niederlassungen daselbst bestehen, wird mindestens in unserer Zeit niemals eine Bedeutung für den Handel erlangen, weil einerseits die Bevölkerungen dieser Länder zu wenig Bedürfnisse haben — für welche überdies die entsprechenden Mutterländer die Sorge übernehmen — andererseits die Ausfuhrproducte derselben nicht zahlreich genug sind, um mehr als einige wenige Schiffe zu

beſchäftigen. Auch können dieſe Producte beſſer und leichter meiſt an Orten gewonnen werden, wo die Schifffahrt, der herrſchenden Winde wegen, einfacher und wo das Klima der weißen Raſſe weniger ſchädlich iſt.

An dieſe Küſte ſchließt ſich ein kleiner Handelscomplex an, der gegenwärtig ſchon durch ſeine Woll-Production bemerkenswerth und in ſpäterer Zeit ſelbſt durch Wein und Cerealien ſich Bedeutung verſchaffen wird. Die Cap-Provinzen mit einer rührigen, ſich ausbreitenden weißen und zum Theil gemiſchten Bevölkerung werden nämlich noch lange Zeit weniger durch Induſtrie, als durch Agricultur und Viehzucht ſich hervorthun und verdienen ſchon jetzt große Beachtung, weil die Aufklärung und der Fortſchritt dort mehr als vielleicht in irgend einer andern Colonie Ausbreitung finden und den Grund zu einer nicht zu vernachläſſigenden Handelsbewegung legen. Die Verbindungen der Capländer mit Europa müßten ſich jedoch ſchon jetzt in dem Maße vermehren, als die Ausbreitung der Agricultur und Viehzucht an Boden und Bedeutung gewinnt. Man iſt überraſcht, an der Südſpitze Afrikas Zuſtände zu finden, welche manchem europäiſchen Lande zum Vorbilde dienen könnten.

Verläßt man nun die zukunftsvollen Capländer, um auf der öſtlichen Seite die Küſte nordwärts zu verfolgen, ſo begegnet man Geſtaden, welche dermalen wenig oder gar keine Wichtigkeit für den Handel beſitzen und, wenn man die Küſten des rothen Meeres ausnimmt, kaum näher gekannt ſind. Für uns mögen ſie in ihrem ſüdlichen Theile inſoferne hiſtoriſches Intereſſe beſitzen, als zur Zeit der großen Kaiſerin Maria Thereſia unſere Flagge dort wehte, indem eine kleine Strecke Landes für Oeſterreich durch Kauf in Beſitz genommen, bald nachher aber ſtillſchweigend aufgegeben wurde.

An dieſer Seite der afrikaniſchen Küſte liegt die große, ſchöne Inſel Madagascar, welche wahrſcheinlich in ſpäterer Zeit aus der Nullität heraustreten wird, in der ſie zum Theile wegen der Eigenſchaften der dortigen Bevölkerung — einem Gemiſch malayiſch-afrikaniſcher Raſſen — jetzt noch beharrt.

Daß ſie dem Handel zugangig ſein könnte, beweiſen ältere Niederlaſſungen arabiſcher und jüdiſcher Kaufleute, welche, inzwiſchen zu ganzen Stämmen angewachſen, jetzt aber verwildert ſind und nur mehr wenig Thätigkeit in kaufmänniſcher Beziehung

entwickeln. Leider haben die Franzosen, welche nun schon seit zwei Jahrhunderten immer wieder auf die Besitznahme dieser Insel zurückkommen, nicht die Gabe und Fähigkeit, um Colonien anders, als mit militärischer Gewalt zu gründen, was bei Madagascar nur mit schweren Opfern gelingen dürfte.

Die kleinen Inseln (Mauritius, Bourbon), welche sich näher an Madagascar im indischen Ocean befinden, sind insoferne bemerkenswerth, als sie nebst einiger Zucker-Production, als Aufenthaltspunkte und Durchzugsorte für die Schifffahrt dienen und Mittel besitzen, um Schiffe auszubessern und mit Proviant zu versehen. Sie haben jedoch auch dadurch Wichtigkeit, daß sie einem ziemlich bedeutenden Verkehr mit dem Kap der guten Hoffnung und selbst mit Madagascar und den nächsten afrikanischen Küsten aufrecht erhalten. Zudem werden sie immerhin als Zwischenstationen von Suez nach dem Cap oder von Suez nach Australien die Aufmerksamkeit der Schifffahrt und des Handels in Anspruch nehmen.

Was Oesterreich anbelangt, so ist dessen Handel in allen diesen Gebieten außerhalb der Meerenge von Gibraltar nahezu von gar keiner Bedeutung und es mögen viele Jahre vergehen, bevor ein österreichisches Handelsschiff sich nach dem Cap verirrt; aber noch nie haben, meines Wissens, österreichische Schiffe österreichische Producte oder Industrie-Erzeugnisse dahingebracht. Dennoch kommen diese letzteren, wiewohl in bescheidener Menge im Handel vor, sie sind aber über Hamburg und Bremen oder auf fremden Schiffen dahin gelangt, so daß unserer Schifffahrt gar kein Vortheil daraus erwachsen ist.

Ebenso geht es mit der Wolle der Capländer, die wahrscheinlich, wenn sie bei uns Verwendung findet, über England oder Norddeutschland nach Oesterreich kommt.

Man hat oft als Ursache des geringen Verkehres österreichischer Hafenplätze mit den atlantischen Häfen und dem Caplande den Umstand hervorgehoben, daß das mittelländische wie das adriatische Meer die Schifffahrt bedeutend verzögern, und sich daraus die Erklärung einer Thatsache abgeleitet, von welcher man den Grund anderswo zu suchen hätte. Wenn es auch wahr ist, daß an der Meerenge von Gibraltar Westwinde oft die Ausfahrt verzögern, so begünstigen dieselben doch in gleichem Maße bei der Rückkehr die Einfahrt. Zudem sind beim Vergleiche die Schwierig-

keiten der Fahrt durch den englischen Canal und in der Nordsee nicht gehörig gewürdigt worden. Wäre aber eine Verzögerung auf dem Wege durch Gibraltar anzunehmen, was nach meiner Ansicht zweifelhaft ist, so kann sie nie derart sein, um die Mehrkosten aufzuwiegen, welche aus dem Landtransporte von den nordischen Häfen nach Oesterreich und umgekehrt sich ergeben müssen.

Endlich gelangen Colonialproducte auch zu Wasser von anderen Küstenstaaten Europas nach Triest. In diesem Falle werden das mittelländische und das adriatische Meer nicht umgangen, sondern die Ladungen um den Umweg, den sie genommen haben, vertheuert.

Einem solchen Uebelstande kann kaum eine andere Thatsache zu Grunde liegen, als daß in den österreichischen Häfen keine genügende Handelsunabhängigkeit herrscht, daß daselbst meist fremde Häuser für fremde Interessen operiren, wodurch wohl die Einfuhr aus fremden europäischen Häfen, weniger aber die Ausfuhr österreichischer Erzeugnisse und Producte berücksichtigt wird. Zu diesem Umstande gesellt sich noch der, daß die Verbindungen unserer Seehäfen mit den Hinterländern noch sehr ungenügend und zumeist mangelhaft sind, wodurch die Schwierigkeit entsteht, die einheimischen Waaren und Producte in wohlfeiler Weise ans Meer zu bringen und zum Gegenstande einer ergiebigen Ausfuhr zu machen.

Der große und kleine Küstenhandel allein bringt eine Handelsbewegung hervor, die eine österreichische genannt werden darf, und beweist, daß in gleichem Maße auch die große Schifffahrt zu einer erhöhten Lebensthätigkeit gebracht werden könnte, wenn für dieselbe gleiche Factoren in Anwendung kämen.

So lange der Brennpunkt des österreichischen Handels, so lange Wien mit seinen Geldkräften die eigenen Küsten, das eigene Meer ignorirt und sich nicht unmittelbar an dem österreichischen Handel über österreichische Häfen und mit österreichischen Schiffen betheiligt, wird niemals jenes Resultat erzielt werden, welches man sich gewöhnt hat, von Triest zu erwarten. So lange österreichische Firmen in Triest in der Minderzahl bleiben, so lange fremde Filialen oder solche, die als fremd betrachtet werden müssen, den Handel und seine Bewegung merklich beeinflussen, muß derselbe nothwendigerweise fremden Interessen dienen. Vielleicht wäre es auch nothwendig und wünschenswerth, daß österreichische Handels-Capitäne eine größere nautische Ausbildung erhielten, und sich

mit den Studien, die in neuerer Zeit zur schnelleren und gesicherteren Befahrung der Oceane erforderlich sind, befassen würden; aber wir glauben nicht zu irren, wenn wir behaupten, daß, sobald die Gelegenheit zu größerer Thätigkeit geboten ist, auch die hiezu erforderlichen Kenntnisse zu finden sein werden. Oesterreichische Mercantil-Capitäne würden in diesem Falle nicht nur dem eigenen Interesse dienen, sondern sich zugleich auf einen Standpunkt des praktischen und theoretischen Wissens erheben, von dem sie wohlthätig auf die Bildung und Entwicklung der nationalen Seefahrt und nebstbei auf den Gesammtfortschritt der physischen Geographie des Meeres und der nautischen Wissenschaft im Allgemeinen einwirken könnten.

Ein solcher Fortschritt ist aber das einzige Mittel, um Leben und Eigenthum auf dem Meere in immer größerem Maße zu sichern, während auf der anderen Seite durch die möglichste Benützung aller günstigen Umstände die Reisen in kürzerer Zeit zurückgelegt, daher die Gegenstände des Transportes, abgesehen von der erhöhten Ausnutzung des Schiffes wohlfeiler geliefert werden können.

Nach diesen Betrachtungen gehe ich zum dritten Theile der Erde über, dem wichtigsten von allen, welcher die meisten Industrie-Erzeugnisse verbraucht und die meisten Rohstoffe liefert. Derselbe begreift die südlichen und östlichen Küsten Asiens, die Inselgruppen, die sich an Australien anschließen, dann diesen Continent selbst und Neuseeland. Die reichsten Producte aller Zonen, die größten Bevölkerungen der Erde, die mannigfachsten Schöpfungen der Natur und in gewisser Beziehung des menschlichen Fleißes, sind hier in solcher Fülle vertreten, daß es erforderlich ist, dieses Gebiet in Unterabtheilungen zu besprechen.

1. Zuerst sind es die indischen Gewässer von Aden bis Singapore, welche die höchste Beachtung verdienen. Sie bilden einen Handelscomplex von ungeheuerer Ausdehnung und mit einem Hinterlande, welches seine Production concentrisch gegen den bengalischen Meerbusen, theilweise nach Bombay, bringt. Die Hauptstappelplätze sind Calcutta, Madras und Bombay. Hiezu gehört die schöne und große Insel Ceylon, welche, früher durch ihre Droguen berühmt, dermalen durch Kaffeepflanzungen und Bereitung von Cocosöl immer größere Bedeutung gewinnt. Ihr gegenüber, nordwärts von Sumatra, liegen die Nikobarischen

Inſeln, zur Zeit der Kaiſerin Maria Thereſia für Oeſterreich in Anſpruch genommen, jetzt nur wegen ihrer Cocosbäume wichtig, aber durch Lage und Ertragsmöglichkeit eines bedeutenderen Aufſchwunges fähig, von einer geringen indo-malayiſchen Bevölkerung bewohnt und von keinem der civiliſirten Staaten beſetzt oder beanſprucht.

Auch dieſes Handelsgebiet iſt von öſterreichiſchen Kauffahrern ſehr ſelten beſucht, auch hier ſind die wenigen öſterreichiſchen Producte und Erzeugniſſe durch fremde Schiffe eingeführt und Kaffee, Zimmt, Cocosöl u. ſ. w. gehen nach Europa, um nicht ſelten durch dritte Hände in unſere Heimat zu gelangen. Schiffe aller Flaggen treiben ſich in jenen Gewäſſern um die Wette herum und es war traurig für uns, unter den Hunderten von Schiffen, die z. B. in Madras vor Anker lagen, nicht ein einziges öſterreichiſches zu gewahren. Es iſt nicht begreiflich, warum die Vortheile, welche andere, ſelbſt kleineren Staaten gehörige Schiffe dort erwerben, nicht auch für uns möglich ſein ſollten; während es andererſeits ſo oft vorkommt, daß unſere Handelsfahrer bei etwas ſchiefen Conjuncturen im Oriente ohne weitere Beſchäftigung in den heimatlichen Häfen liegen.

Hier kann der Grund wahrlich nicht in der Verzögerung liegen, welche die Schiffe im mittelländiſchen oder adriatiſchen Meere erfahren, denn die Reiſe iſt ſo lang, daß wenige Tage keinen bedeutenden Unterſchied machen. Es fehlt vielmehr bei uns die nothwendige Kenntniß und Beurtheilung jener Länder, ſomit auch der Drang nach Außen, weil man nicht weiß, ob und in welcher Weiſe ſich eine ſo lange Fahrt rentiren könne. Dieſer Mangel an geographiſchen und handelsſtatiſtiſchen Kenntniſſen iſt gewiß einer der Hauptgründe, warum keine öſterreichiſchen Producte und Erzeugniſſe jenen Küſten direct durch unſere Schiffe zugeführt werden. Hiezu geſellt ſich noch der Umſtand, daß keine wie immer gearteten Handelsverbindungen jener Gegenden mit unſerem Vaterlande beſtehen *), daß unſere Induſtriellen oder vielmehr die vermittelnden Kaufherren es nicht lohnenswerth erachtet haben, den Bedarf jener Länder zu erforſchen, und direct ohne fremde Intervention einerſeits den eigenen Bedarf zu beziehen,

*) Erſt in neuerer Zeit hat eine Geſellſchaft von Trieſter und Fiumaner Kaufherren einen Agenten zur Vermitlung des Mehl- und Zwiebackhandels in Singapore beſtellt.

andererseits einen Markt für die einheimischen Erzeugnisse und Producte zu suchen. — So viel mir bekannt ist, liebt man es bei uns, Bestellungen erst abzuwarten und nur solche anzunehmen, die vollkommene Sicherheit bieten, wodurch der Gang der Geschäfte schleppend wird und in die Hände fremder Kaufleute fällt, die daraus Vortheile zu ziehen wissen. Würden sich bei uns unternehmende große Kaufhäuser diesen Geschäften widmen, die Preise erforschen, welche unsere einheimischen Waaren auf fremden Märkten erzielen können, und würden sie zugleich den Industriellen die beanspruchte Sicherheit gewähren, so würden sie sich auch leichter entschließen, Ladungen von Waaren direct aus österreichischen Häfen zu versenden, die auch, ohne bestellt zu sein, reichlichen Absatz finden würden. Solche Kaufherren wären aber gleichzeitig in der Lage, einerseits zur Anbahnung besserer Verbindungen des Binnenlandes mit dem Meere, auf die Regierung, andererseits auf die Capitalisten des Inlandes einzuwirken, damit eben auf solche Weise der Gewinn ein um so größerer, der Vortheil für den Staat ein um so bedeutenderer werde. Unsere Glasindustrie z. B. läge nicht darnieder, unser als vorzüglich anerkanntes Mehl fände erweiterte Märkte, unsere Segelleinwand, unsere Tücher und Wollstoffe würden den Weg nach fernen Gebieten finden, unsere Weine und Biere könnten einer besseren Verwerthung gewiß sein; Porzellan, Waffen, musikalische Instrumente, Lederwaaren, Stahl, Blei, Quecksilber, Kerzen, Modewaaren, Wägen u. s. f. würden allmählich sich Geltung verschaffen und reichlichen Gewinn abwerfen für die österreichischen Industriellen, für den österreichischen Handelsstand, für die österreichische Schifffahrt, während wir mit den eigenen Kräften uns jene Colonialwaaren zuführen könnten, die wir jetzt zum großen Theile auf anderen europäischen Märkten suchen oder durch fremde Schiffe erhalten. — Man möge diese Voraussetzungen nicht allzu sanguinisch halten, sondern vergleiche die laufenden Preise in jenen Ländern mit den gegenwärtigen Erzeugungs- und Transportskosten unserer einheimischen Waaren und man wird finden, welch' weites Feld der Thätigkeit sich hier eröffnet, besonders, wenn Eisenbahnen und Flüsse den Weg zum eigenen Meere abkürzen, beziehungsweise wohlfeiler machen werden. Es ist wahr, es fehlen zur Zeit dem Oesterreicher Anhaltspunkte in jenen Ländern, aber wer hat sie für andere Nationen geschaffen, wenn nicht die individuelle Energie, die Thätigkeit, der moralische

Muth, unterſtützt durch jene Kenntniſſe, welche erforderlich ſind, um ſich überhaupt in der Welt hervorzuthun zum Nutzen ſeiner ſelbſt und des eigenen Vaterlandes? Finden ſich aber Männer, welche dieſen Anforderungen entſprechen, ſo wird ſicher auch die Regierung ſolche Vertreter des Handels in fernen Gebieten wählen und ſolche Einrichtungen treffen, die der Wichtigkeit des Gegenſtandes entſprechen.

2. Die Malayiſche See mit Inbegriff der indochineſiſchen Halbinſel. Das ganze Gebiet, welches von Cap Negrais der Halbinſel Malacca bis zum Meerbuſen von Siam und zu den Küſten von Cochinchina reicht, gleichzeitig auch die malayiſche Inſelwelt, von Sumatra und Java im indiſchen Ocean bis zur Straße von Gilolo umſchließt, nördlich aber von der chineſiſchen See beſpült wird, enthält zur Zeit nur zwei bekanntere Stapelplätze: Singapore und Batavia. Während Batavia der Hafenplatz für die Ausfuhr der bedeutenden Production der Inſel Java und der Haupthafen der holländiſchen Beſitzungen iſt, bleibt Singapore nur ein einfacher Durchzugshafen ohne productives Hinterland, wenn man die wenigen Gewürze und Bodenerzeugniſſe abrechnet, welche auf einem Theile der kleinen Inſel gedeihen.

Weil aber der chineſiſche Küſtenhandel, der nicht minder bedeutende der indo-chineſiſchen Halbinſel und jener der umliegenden Inſeln an dieſem Punkte ſich vereinigt, ſo erhält Singapore eine Wichtigkeit, welche im ſteten Wachſen begriffen iſt und aus dem Grunde noch größere Bedeutung gewinnt, weil es als Abfahrtspunkt nach Europa betrachtet wird.

Es iſt nicht zu leugnen, daß die engherzigen Syſteme der holländiſchen Colonial-Regierung und die Monopoliſirung des Handels in den Händen einer Geſellſchaft von Kaufherren Urſachen waren, welche zur wachſenden Größe Singapores beigetragen haben und noch gegenwärtig beitragen. Gleichwohl iſt Singapore ſo gelegen, daß es nothwendigerweiſe gedeihen muß und eine Zukunft beſitzt wie kein Hafenplatz auf der weiten Erde.

Die völlige Freiheit des Verkehres, welche weder durch Abgaben noch ſonſtige Hemmniſſe beeinträchtigt wird, machen dieſen Hafen zu einem der geſuchteſten, worin Hunderte von Schiffen ihre Ladungen nehmen oder ſich für weite Fahrten mit Lebensmitteln verſehen. Mit Rückſicht deſſen müßte auch Singapore bei

einer sich entwickelnden Handelsthätigkeit Oesterreichs nach jenen Gewässern in jeder Beziehung im Auge behalten werden. Eine rastlose Thätigkeit wird zweifelsohne erforderlich sein, um sich eines so gesuchten Marktes, wenn auch in einzelnen Theilen nur, zu versichern, aber eine solche ist in unserer Zeit auf jedem Gebiete, wo etwas geleistet werden soll, unerläßliche Grundbedingung.

3. Die chinesisch-japanische See. Die zunehmende Handelsbewegung an den chinesischen Küsten, der in Aussicht stehende größere Verkehr mit Japan, die mögliche Ertragsfähigkeit der Philippinen, machen dieses Gebiet zu einem höchst bedeutungsvollen. Dasselbe scheint für uns um so wichtiger, als die Völkerschaften, welche es bewohnen, weit weniger der höheren verfeinerten europäischen Industrie bedürfen, als vielmehr Abnehmer von wohlfeileren, minder feinen Erzeugnissen, und zwar gerade von solchen sind, die wir in Oesterreich leicht zur Ausfuhr bringen könnten. Glaswaaren und Spiegel untergeordneter Gattung, Quecksilber, Blei, Kerzen, Mehl, sogenannte Nürnbergerwaaren, Tuche, Segelleinwand, ja selbst Porzellanwaaren, wenn selbe dem chinesischen Geschmacke angepaßt würden u. s. w., könnten je nach Umständen, zu wohlfeilen Preisen geliefert, auf reichen Absatz rechnen. Indeß müssen hier Kauffahrer darauf bedacht sein, daß größere Schiffe selten ganze Ladungen gleich absetzen oder einnehmen können, sondern daß es in diesen Gewässern oft nothwendig wird, Zwischenhandel bis zum Augenblicke einer günstigen Conjunctur für die Rückfracht zu treiben. Aus diesem Grunde eignen sich für jene Häfen am besten Schiffe von 400 bis 600 Tonnen. — Welche glänzende Geschäfte auf die oben angedeutete Weise gemacht werden können, hat in neuerer Zeit der österreichische Capitän Visin des kleinen Briggs „Splendido" bewiesen.

Die zwei wichtigsten Handelsplätze an der chinesischen Küste sind zur Zeit Honkong mit Einschluß von Canton für den südlichen, Shanghae für den nördlichen Theil des chinesischen Reiches. Beide Stapelplätze liegen an der Mündung großer Ströme, welche, durch viele Nebenflüsse genährt, die ganze Breite China's durchfließen und auf zahllosen Schiffen, sowie an ihren Ufern eine dicht gedrängte Bevölkerung beherbergen.

Shanghae im Norden des Reiches gehört jener Zone an, in welcher überall auf der Erde die industrielle Thätigkeit der Bevölkerung sich am meisten entwickelt. Die wachsende Größe dieses

Hafenplatzes gibt genügendes Zeugniß von der Rührigkeit der nördlichen Provinzen und von dem Einflusse, den die chinesischen Erzeugnisse selbst auf den europäischen Markt haben werden. — Ich halte es daher für mehr als wünschenswerth, daß Oesterreich auch hier mindenstens durch einen honorären Consul vertreten werde, da eben die guten Geschäfte des genannten Capitän Visin und anderer österreichischer Seefahrer in neuester Zeit manchem Rheder als Sporn zu weiteren Unternehmungen in jenen Gegenden dienen dürften.

Indeß sind Consular-Vertretungen an den chinesischen als auch an den japanischen Küsten nur dann von wirklichem Werthe, wenn dieselben nöthigenfalls durch Entwicklung physischer Macht unterstützt werden können, und wenn die Beziehungen mit jenen Ländern auf rechtlicher Basis durch Tractate festgestellt sind, welche letztere allerdings wieder der bewaffneten Macht zu ihrer Aufrechthaltung bedürfen. — Die chinesische Regierung und ihre Organe sehen nur mit Unmuth den wachsenden Einfluß des europäischen Handels, der nicht immer die Interessen China's berücksichtigt, und wo sie nur können, widersetzen sie sich, zumeist auf Umwegen, den von einem Consul gemachten Anforderungen, wenn derselbe nicht zugleich auf materielle Unterstützung von Seite seines Landes hinweisen kann.

Für die Chinesen der Küste, wie endlich für alle halbgebildeten Seevölker, erscheinen nur jene Nationen mächtig, welche ihren Wünschen und Forderungen durch Aufstellung von Kriegsschiffen Nachdruck zu verleihen im Stande sind. Die Entwicklung militärischer Streitkräfte, selbst nur in bescheidenem Maße, wirkt mehr oder minder auf die große Menge, welche dadurch stets erinnert wird, daß die betreffende Regierung nicht nur existirt, sondern auch die Mittel besitzt, um ihre Existenz an fremden Küsten geltend zu machen. Bei jenen Völkern ist Achtung, wenn auch nicht synonym mit Furcht, doch sehr nahe verwandt mit diesem Begriff, und man darf wohl sagen, daß, mindestens an den halbcivilisirten Küsten, die Engländer eben nur geachtet werden, weil sie gefürchtet sind und weil ihre bewaffnete Macht für jeden, auch den geringsten englischen Staatsangehörigen und für seine Interessen in jedem Augenblicke einzustehen bereit ist.

Auf der anderen Seite ist aber auch der Umstand zu bedenken, daß Neid und Mißgunst von Seite der in China und

anderen Meeren militärisch vertretenen Nationen sich zum Schaden der nicht vertretenen fühlbar machen, wie dies Hamburger und Bremer Schiffe oft zu erfahren Gelegenheit haben. Oesterreichische Handelsschiffe sind noch seltene Erscheinungen in den chinesischen Gewässern, aber sie haben in letzter Zeit stattgefunden und es ist Hoffnung vorhanden, daß sie sich vermehren werden. Vermehrt sich aber die Zahl österreichischer Handelsschiffe, so ist es unzweifelhaft, daß für dieselben keine besonderen Vortheile in der Behandlung von Seite chinesischer Behörden erwartet werden dürfen, insbesondere wenn diese letzteren einen Unterschied zwischen jenen Völkern, welche mit ihnen tractatsmäßig handeln, und solchen, die keine Tractate mit China geschlossen haben, zu machen geneigt sein sollen, oder wenn, mit anderen Worten, es ihnen gelegen sein möchte, sich auf legale Befugnisse zu stützen. Es thut also vor Allem noth, daß Tractate oder Handels- und Schifffahrtsverträge mit China und allenfalls auch mit Japan, sobald als es die Verhältnisse gestatten, abgeschlossen, daß die wichtigsten Consulatsposten besetzt werden, daß der österreichischen Kriegsflagge in den chinesischen Gewässern sich zu zeigen öfter Gelegenheit geboten, ja die Aufstellung von ein oder zwei Kriegsschiffen in jenen Meeren zur Thatsache werde. — Hiedurch würden die Consular-Organe zu größerer Thätigkeit angespornt, die Ehre unserer Flagge und das Interesse unseres Handels gewahrt, der kaiserlichen Marine aber das Mittel geboten werden, sich entsprechend auszubilden und die erworbenen Kenntnisse und Erfahrungen durch Verbreitung im eigenen Vaterlande nutzbar zu machen. Es ist aber gewiß, daß durch die Aufstellung von Kriegsschiffen nicht nur der Ideengang in Oesterreich nach jenen Küsten gelenkt, sondern auch das Vertrauen auf die Unterstützung der Regierung den österreichischen Handelsstand bewegen würde, sich in jener Richtung zu beschäftigen.

4. Das Australische Gebiet. Wenn die Schifffahrt und der Handel in den asiatischen Gewässern vorzugsweise darauf berechnet sein müssen, die eingebornen Bevölkerungen mit Waaren und europäischen Erzeugnissen zu versehen, so ist bei Australien und Neuseeland das Verhältniß ein umgekehrtes. Die wachsende weiße Bevölkerung verdient hier alle Berücksichtigung, während die eingebornen Rassen durch jene verdrängt, für den Handel von keinem Belang sind und kaum als vorhanden angesehen werden können.

Auſtralien und Neuſeeland befinden ſich in der eigenthümlichen Lage, zu viel Handeltreibende im Verhältniß zur ackerbauenden Bevölkerung zu beſitzen, das Bedürfniß aller Bequemlichkeiten und Vorzüge des europäiſchen Lebens zu fühlen, ohne die Mittel zu haben, denſelben durch die eigenen Kräfte zu genügen. Beide ſind reich an culturfähigem Lande, reich an Metallen jeder Gattung, an Kohlen, Holz und Früchten aller Zonen; ſie werden aber noch lange Zeit Mangel an Arbeitskräften zu deren Ausbeutung leiden, da einerſeits die Bevölkerung im Verhältniß zur Bodenfläche gering iſt, andererſeits dieſe Länder als Colonien noch jung ſind und die verſchiedenſten Mittel zum leichten und ſchnellen Erwerb bieten.

Auſtralien hat eine ſehr gemiſchte Bevölkerung, welche in unſerem Falle näher berückſichtigt zu werden verdient. Die erſten Coloniſten dieſes großen Landes waren Verbrecher und nur zum geringen Theile freie Eingewanderte oder ſolche, die zur Bewachung der erſteren aufgeſtellt wurden. Das vernünftige Syſtem der Nutzbarmachung von Kräften, welche in Europa nicht mehr verwendbar waren, die Heranbildung des Auswurfes der menſchlichen Geſellſchaft zu einer Menſchenclaſſe, welche, gebeſſert, die Grundlage zur Bevölkerung eines großen Continentes legen ſollte — litt im Anfange an dem bei Engländern unvermeidlichen Fehler, daß die Menſchen, welche eben moraliſch und geiſtig gehoben werden ſollten, der Speculation ihrer Aufſeher anheimfielen, und daß auf dieſe Weiſe die Moral der frei Eingewanderten, ſowie der Freigewordenen, die ſittliche Erziehung der Verbrecher vernachläſſigt, man darf ſagen, ſyſtematiſch untergraben wurden. Offiziere, welche zur Bewachung der Strafcolonie aufgeſtellt waren, wurden gleichzeitig die ausſchließlichen Lieferanten für die übrigen freien und unfreien Bewohner der Colonie und veranlaßten ein Uebel, das noch gegenwärtig wuchert: Trinkſucht und Immoralität der Maſſen, gepaart mit einem Drange nach Gewinn, welcher in jeder möglichen Weiſe nach Befriedigung ringt. Aus den erſten Coloniſten ging allmählich eine Menſchenclaſſe hervor, welche ſich auf Viehzucht im Großen verlegte, wozu die verfügbaren ausgedehnten Gründe und die geringen zur Bearbeitung des Bodens vorhandenen Kräfte Veranlaſſung gaben.

Es entſtanden Heerden von Ochſen, Pferden und Schafen und letztere in ſolcher Fülle, daß die Wollproduction eine kaum

geahnte Höhe erreichte. Da das darauf verwendete ursprüngliche Capital nichts oder sehr wenig betragen hatte und da die Bevölkerung sich vermehrte und Grund und Boden größeren Werth erlangten, so wurden die ersten Besitzer nothwendigerweise sehr reich und übten, wie sie jetzt noch üben, einen dominirenden Einfluß auf die Regierung.

Die Wollproduction und die Bedürfnisse dieser reich gewordenen Menschen bedingten einen Kaufmannsstand, der sich rasch entwickelte und praktisch zu Werke ging, Ordnung und Gesetzlichkeit, ohne welche kein Handel bestehen kann, anregte und in's Leben rief, überhaupt den Stützpunkt des socialen Lebens in Australien bildete.

Ein dritter Stand trat nun, besonders nach Aufhebung der Strafcolonien, noch hinzu und wurde durch den Kaufmannsstand in das Gebiet der Speculation gezogen: der freie Bauernstand.

Während in solcher Weise die Beförderung zahlreicher freiwilliger Emigranten den nach Australien fahrenden Schiffen zu Gute kam, gewannen andererseits die Kaufleute mit diesen Transporten indirect auch dadurch, daß sich die an europäische Bedürfnisse gewohnte Bevölkerung immer mehrte.

Schon begann dieser dritte Stand — welcher indeß viel von den Viehzüchtern zu leiden hatte — von Bedeutung für Australien zu werden, als die Goldfelder entdeckt wurden, welche die ganze Bevölkerung in eine noch immer fortdauernde Aufregung versetzten. Es bildete sich nunmehr ein vierter Stand, jener der Goldgräber. Das wilde Leben dieser Menschen, welche, in steppenähnlichen Landstrecken unter Zelten wohnend, jede Bequemlichkeit von sich weisen, um nach Gold zu graben, die Gewinnsucht jedes Einzelnen, der Neid gegen die Glücklichen, der Egoismus in seiner ganzen abscheulichen Größe, und alle die Laster, welche daraus folgen — waren in moralischer Beziehung das Resultat dieser Entdeckungen; sie zerstörten jede sociale Tugend, unterdrückten jedes sittliche Gefühl und beraubten das Land arbeitsfähiger Kräfte, welche von unendlichem Werth für den langsamen aber sicheren Aufschwung desselben gewesen wären.

Allerdings ziehen die Berichte der Goldgräber andere Goldsucher aus allen Theilen der Erde herbei und es ist Hoffnung vorhanden, daß die Bevölkerung Australiens schon aus diesem Grunde sich rasch bedeutend vermehren werde; aber wenn auch

jetzigen föderaliſtiſchen Regierungsform, die ein wahres Unglück für Neuſeeland iſt und gegenſeitige Fehden unter der weißen Bevölkerung nährt — eine ſegensreiche Zukunft.

Wiewohl ſich die Eingebornen Neuſeelands vor jenen Auſtraliens vortheilhaft auszeichnen und nicht wie dieſe völlig arbeitsunfähig ſind, ſo dürfen ſie dennoch nicht nach den miſſionsfreundlichen Berichten, welche das Civiliſationswerk als weit vorgeſchritten darſtellen, beurtheilt werden. Sie ſind im Inneren der Inſeln noch wild und der weißen Raſſe feindlich, wie es der gegenwärtige Krieg zur Genüge beweiſt, und ich gehe von der Anſicht aus, daß die Zukunft dieſer Inſeln nur von der Vermehrung der weißen Bevölkerung und ihres Einfluſſes abhängig ſein kann, denn die farbigen Einwohner malayiſch-polyneſiſcher Raſſe ſind, wie alle ihre Brüder auf den Inſeln des großen Oceans, träge, arbeitsſcheu und ſterben im Contacte mit der weißen Raſſe allmählich aus. Wahr iſt es indeß, daß die Eingeborenen Neuſeelands mehr als die übrigen Bewohner der Südſee für Fortſchritt empfänglich ſind, wenn ſie gleichwohl den Eingeborenen Java's nachſtehen und nicht auf dieſelbe Stufe der Geſittung mit dieſen letzteren geſetzt werden können.

Noch ehe ich Auſtralien und Neuſeeland abſchließe, muß ich einen Gegenſtand berühren, der, wenn es ſich um einzuleitende commercielle Beziehungen handeln ſollte, einige Aufmerkſamkeit verdient.

Die deutſchen Einwanderer in Auſtralien ſind ſo zahlreich, daß ſie, wenn ihre Einigung möglich wäre, ſelbſt auf die dortige Regierung Einfluß üben könnten. Dieſe Einigung hat aber unter den gegenwärtigen Verhältniſſen keine Grundlage, weil für die Deutſchen hier wie überall die leitende Idee einer einigen Macht, auf welche ſie ſich mindeſtens im Geiſte ſtützen könnte, völlig mangelt.

Ihr Nationalgefühl hat keinen Anhaltspunkt, welcher im Volke nothwendig iſt, um der theoretiſchen Idee der Nationalität praktiſches Leben zu verſchaffen. Es kommt daher immer der Fall vor, daß, wenn auch Deutſche in einigen fremden Ländern momentan überwiegend ſind, ihre Nachkommen, welche das theoretiſche Nationalgefühl ihrer Eltern nicht ererben, die Nationalität des herrſchenden Volkes annehmen und ſogar ihre Mutterſprache verlernen, das einzige, äußere, erkennbare Zeichen der Nationalität ihrer Väter. In ſolcher Weiſe vermehren die Deutſchen nur die phyſiſchen

Kräfte fremder Nationen und werden im Contacte mit diesen Engländer, Nordamerikaner, ja sogar Spanier u. s. w. mindestens in der Zeit einer Generation.

Damit sich eine Nationalität in Mitte einer herrschenden anderen erhalten könne, müssen entweder die Umstände der Art sein, daß eine geographische Abschließung derselben stattfinde, oder daß eine bedeutende Religionsverschiedenheit zwischen beiden bestehe, oder daß die Nationalität der Eingewanderten durch äußere, für die Sinne begreifliche Erinnerungen und Eindrücke angeregt und dadurch das Heimatsgefühl wach erhalten werde.

Diese letztere Bedingung fehlt dem Deutschen im Auslande überall, wenn er nicht durch Handelsverbindungen mit der Heimat in engerem Verkehr steht. Daß er diese Heimat im weitesten Sinne des Wortes liebt, ist unwiderleglich; Zeuge hievon der Empfang, den uns überall die Deutschen bereiteten, die freudige Zuvorkommenheit, mit welcher den Novara-Reisenden deutscherseits allenthalben begegnet wurde; endlich die Einigung, welche momentan das Erscheinen eines einzigen Kriegsschiffes einer deutschen Großmacht selbst bei Deutschen verschiedener politischer Gesinnung hervorrief.

Bei einzuleitenden Handelsbeziehungen könnten wir daher mit Zuversicht auf deutsche Hilfe und Unterstützung rechnen, und es wäre kein geringer Vortheil für österreichische Kaufherren, in jenen Ländern einem Kaufstande zu begegnen, welcher uns in nationaler und sprachlicher Beziehung näher steht als die herrschende Bevölkerung.

Mit diesen Betrachtungen schließe ich nun die flüchtige Skizze eines Handelsgebietes ab, welches die Aufmerksamkeit aller civilisirten Völker im höchsten Grade in Anspruch nimmt und in jeder Beziehung ein Interesse besitzt, das lange noch, soferne Europa vorwärts schreitet, fortdauern wird.

Während hier ein neuer Welttheil im Süden des Aequators sich allmählich bevölkert und rasch entwickelt und schon jetzt solche Mittel und Hilfsquellen besitzt, daß nicht vorauszusehen ist, welches Ziel der Größe noch erreicht werden kann — tritt eine neue Aera für Indien ein, das, nunmehr frei von den Banden einer engherzigen kaufmännischen Speculation, sich nach allen Seiten unter dem Schutze englischer Gesetze entwickeln und vermehren, seine Schätze und Kräfte [illegible]ach verwerthen kann. Auf der

anderen Seite öffnen ſich die Hauptadern des ſo lange unbekannt und verſchloſſen gebliebenen China dem Handel und freien Verkehr, und es iſt die Zeit nicht mehr ferne, in welcher Schiffe aller Nationen die rieſigen Ströme bis in das Herz des Reiches der Mitte befahren und in Contact treten werden mit Millionen bis vor Kurzem vom Weltverkehr völlig abgeſchloſſener Menſchen.

Um dieſe Complexe bewegt ſich Alles, was Kräfte in ſich fühlt zu ſteuern, was Energie, geiſtige Fähigkeiten und Kenntniſſe zum Glanze und Ruhme unſerer Raſſe aufzuwenden vermag. In Indien und China allein leben mehr als 600 Millionen Eingeborne, die dem Einfluſſe einiger weniger Europäer gehorchen; dort liegt ſeit Menſchengedenken der Knotenpunkt des Handels, dort ſtand vielleicht die Wiege unſeres Geſchlechtes.

Daß alle Thätigkeit und geiſtige Aufregung durch die Bewegung des Handels ſtets der Civiliſation und Wohlfahrt der Völker zu Gute kommen, unterliegt keinem Zweifel; daß die erzielten Erfolge die Größe und Kräftigung der im Verkehre und Handel beſchäftigten Nationen bedingen, iſt eben ſo wenig zu leugnen, und wer nur ſein Vaterland liebt, muß wünſchen, muß beizutragen ſuchen, daß dasſelbe ſich an der allgemeinen Bewegung betheilige, daß es alle ſeine Kräfte einem Ziele zuwende, welches, groß und edel, eine ſo ſchöne, glückliche Zukunft in ſich ſchließt.

* * *

Zwiſchen dieſem Handelsgebiete und dem amerikaniſchen Feſtlande liegen im ſtillen Meere in Gruppen vereinigt zahlreiche Inſeln, zumeiſt in der heißen Zone, welche ſowohl in politiſcher als in commercieller Beziehung Werth haben. Ihre Production iſt zwar im Verhältniß zu ihrer Oberfläche, ja ſelbſt im Verhältniß ihrer ſchwachen Bevölkerungen eine ſehr geringe; aber die Natur hat die Inſeln des ſtillen Oceans mit ſo reichen Mitteln ausgeſtattet, daß einerſeits viele Schiffe im Zwiſchenhandel mit China, Auſtralien und Amerika Beſchäftigung finden, andererſeits theils Coloniſations-Verſuche gemacht wurden, theils kräftigere Stämme, welche ſich zur Höhe einer eigenen Regierung emporgeſchwungen, allmählich unter die Oberherrſchaft, den ſogenannten Schutz, civiliſirter Nationen gerathen ſind.

Die Inſeln und Inſelgruppen, welche, nebſt den Marianen und Carolinen, in neuerer Zeit einiges Intereſſe und Bedeutung

gewonnen haben, sind: die Sandwichs-Inseln, deren Regierung unter dem directen Einflusse der vereinigten Staaten steht; die Gesellschafts-Inseln oder die Gruppe von Tahiti unter französischem Protectorate, die schöne Insel Neu-Caledonien, wo Frankreich sich festzusetzen sucht; die Fidschi-Inseln, welche erst in letzter Zeit den englischen Schutz nachgesucht haben.

Alle diese Inseln sind theils von Wallfischfängern besucht, welche den ersten Anstoß zum Handel gegeben haben, theils werden von dort Sandelholz, Perlmutterschalen, Schildpatt, Trepang (Holothuria edulis) u. s. w. nach China oder Amerika, wohl auch nach Europa gebracht.

Wenn wir einen Blick auf die eingebornen Bevölkerungen dieser Inseln, sowie jene des indischen Archipels, ja selbst Madagascars an der ostafrikanischen Küste werfen, um uns klar zu machen, was in handelspolitischer Beziehung von denselben erwartet werden kann, so gewahren wir, daß sie sich ihrer Farbe und ihrer Eigenschaften nach in zwei Rassen scheiden: die malayisch-polynesische und die schwarze oceanische Rasse, letztere zuweilen auch Papua genannt, obgleich diese Benennung eigentlich nur einem Stamme derselben zukömmt.

Die malayisch-polynesische Rasse herrscht an der östlichen Seite des stillen Oceans vor, von wo sie sich nach Westen ausgebreitet haben dürfte. Die schwarze oceanische Rasse ist vorwiegend an der westlichen Seite des stillen Oceans zu suchen, wo sie noch lebt und mehr oder weniger gedeiht, in sofern die Bedingungen zu ihrer Existenz vorhanden sind.

Am meisten entwickelt scheint sie in Neuguinea, den Salomons- und anderen Inseln zu sein, und ihr dürften die Eingeborenen Australiens und Tasmaniens angehören. Sie ist ohne Zweifel die ältere, welche von der malayisch-polynesischen Rasse in vorhistorischen Zeiten in ähnlicher Weise verdrängt wurde, wie es nun für alle farbigen Rassen von Seite der Weißen zu geschehen pflegt.

Auf einzelnen Inseln, ja selbst auf der malayschen Halbinsel bewohnt die schwarze Rasse nur mehr die inneren unzugänglichen Wildnisse, sie ist gänzlich verkommen und besitzt im Allgemeinen auch keine Fähigkeit zur Fortentwickelung. Diese Rasse zerfällt in mehrere Unterabtheilungen oder Varietäten, die zuweilen sehr verschieden von einander erscheinen; offenbar aber

zeigen ihre Lebensweiſe und der Mangel eines Dranges nach höherer Cultur, daß ſie einem und demſelben Urſtamme angehören.

Gleichzeitig beweiſt die Thatſache ihrer Verdrängung durch begabtere Raſſen, daß ſie im Ausſterben begriffen iſt und weder die phyſiſchen Kräfte noch die geiſtige Befähigung beſitzt, um neben jenen anderen Raſſen ſich zu erhalten. Sie iſt in commerzieller Beziehung von keiner Bedeutung und ſchließt ſich inſtinctmäßig von jeder Berührung mit anderen Raſſen ab. In politiſcher Beziehung iſt ſie nur inſoferne beachtenswerth, als eben ihr Erlöſchen und ihr Mangel an Arbeitsfähigkeit Gelegenheit bietet, Territorien wieder zu bevölkern und productiv zu machen, die zum Nutzen begabterer Völker dienen können.

Die ſogenannte malayiſch-polyneſiſche Raſſe, in ihrer Hautfarbe von Rothgelb bis ins Kupferroth ſpielend, ſteht augenſcheinlich und in dem Verhältniſſe als ihre Hautfarbe lichter iſt, auf einer höheren Stufe menſchlicher Vollkommenheit und erſcheint (wenn auch nicht ganz in unſerem Sinne, civiliſationsfähig), doch ſo beſchaffen, um die Vorzüge der weißen Raſſe und deren höheren Rang in der menſchlichen Geſellſchaft erkennen zu laſſen.

Sie bietet dem Verkehre einige Anhaltspunkte, und iſt, ſoferne man ihre Fähigkeiten, Gewohnheiten und Lebensbedürfniſſe nicht außer Acht läßt, bis zu einem gewiſſen Grade culturfähig und für die Bebauung des Bodens verwendbar.

Obſchon nicht ſehr empfänglich für religiöſe und contemplative Ideen, iſt ſie doch im Stande, Einzelnes aufzufaſſen und zu behalten, während die ſchwarze Raſſe des Oceans in dieſer Beziehung unzugänglich bleibt.

Die malayſch-polyneſiſche Raſſe nähert ſich im Allgemeinen leichter der weißen und hat ſich mit ihr bereits häufig vermiſcht, wie z. B. in den älteren ſpaniſchen und holländiſchen Colonien. Aus dieſem Grunde iſt der Verkehr mit ihr erleichtert, ſie nimmt ſogar, beſonders in den weſtlichen Theilen des Oceans, an demſelben einigen Antheil, indem ſie ſich der Schifffahrt und dem Tauſchhandel widmet.

Auf unſerer Reiſe haben wir noch Südamerika berührt. Ich enthalte mich indeß darüber zu ſprechen, da wir allzu kurze Zeit daſelbſt verweilten, dieſes Gebiet zur Genüge bekannt iſt, und wenn auch wenig doch bereits von unſerer Handelsſchifffahrt berührt wird.

Nur auf einen Gegenstand möchte ich hier wiederholt zurückkommen, weil derselbe für Oesterreich von großer Wichtigkeit ist und die vollste Aufmerksamkeit verdient. Südamerika, aber vorzugsweise Brasilien, erkennt unserem Mehle aus Fiume den Vorzug vor allen anderen Mehlgattungen zu und versieht sich schon jetzt mit erheblichen Quantitäten, um dasselbe, wenn nicht anders, mindestens mit dem wohlfeilen nordamerikanischen Mehl gemischt zu verbrauchen; denn unsere Mehlpreise sind noch zu hoch, um mit jenen anderer Länder concurriren zu können. Bei der Beliebtheit aber, die österreichisches Mehl auf fremden Märkten erlangt hat, würde dasselbe zweifelsohne mächtigen Absatz finden, wenn sich die Preise desselben ermäßigen ließen. Dieser Ermäßigung stehen noch immer die unvollkommenen Communicationen und theuren Transportmittel aus dem Inneren der Monarchie nach den nationalen Häfen im Wege. Ich glaube, daß es aber im Interesse des Staates und der Bevölkerung läge, keine Opfer zu scheuen, um in möglichst kurzer Zeit Triest und Fiume durch Eisenbahnen mit den productenreichen Gegenden des österreichischen Kaiserthumes auf dem kürzesten Wege zu verbinden.

Diese Angelegenheit ist keine solche, die, nachdem sie Gegenstand der Besprechung geworden, wieder beseitigt werden kann, sie muß vielmehr immer wieder zur Sprache gebracht werden, bis es gelingt, ein Ziel zu erreichen, welches gleich wichtig für den Kaufmann und Seefahrer, wie für den Industriellen; denn mit der Ausfuhrsmöglichkeit eines ausgiebigen, verbindet sich auch jene anderer, minder lohnender Artikel, die gegenwärtig nicht können berücksichtigt werden. Möchte doch in Oesterreich die Ueberzeugung allgemeiner werden, daß eine directe Verbindung der unteren Donauländer mit dem adriatischen Meere den größten Einfluß auf die Zukunft der gesammten Monarchie auszuüben berufen ist!

Zum Schlusse wage ich es, noch einen Gegenstand zu berühren, der, schon vielfach angeregt, immer wieder in der öffentlichen Meinung zur Frage kommt, nämlich jenen, österreichischer Niederlassungen im indischen oder stillen Meere.

Es kann wohl kaum ein Zweifel darüber bestehen, daß Colonien, welcher Art sie auch sein mögen, zum Aufblühen des einheimischen Handels, ja zur Kräftigung des Staates beitragen, vorausgesetzt, daß dieselben nicht wie französische Niederlassungen

zeigen ihre Lebensweise und der Mangel eines Dranges nach höherer Cultur, daß sie einem und demselben Urstamme angehören.

Gleichzeitig beweist die Thatsache ihrer Verdrängung durch begabtere Rassen, daß sie im Aussterben begriffen ist und weder die physischen Kräfte noch die geistige Befähigung besitzt, um neben jenen anderen Rassen sich zu erhalten. Sie ist in commerzieller Beziehung von keiner Bedeutung und schließt sich instinctmäßig von jeder Berührung mit anderen Rassen ab. In politischer Beziehung ist sie nur insoferne beachtenswerth, als eben ihr Erlöschen und ihr Mangel an Arbeitsfähigkeit Gelegenheit bietet, Territorien wieder zu bevölkern und productiv zu machen, die zum Nutzen begabterer Völker dienen können.

Die sogenannte malayisch-polynesische Rasse, in ihrer Hautfarbe von Rothgelb bis ins Kupferroth spielend, steht augenscheinlich und in dem Verhältnisse als ihre Hautfarbe lichter ist, auf einer höheren Stufe menschlicher Vollkommenheit und erscheint (wenn auch nicht ganz in unserem Sinne, civilisationsfähig), doch so beschaffen, um die Vorzüge der weißen Rasse und deren höheren Rang in der menschlichen Gesellschaft erkennen zu lassen.

Sie bietet dem Verkehre einige Anhaltspunkte, und ist, soferne man ihre Fähigkeiten, Gewohnheiten und Lebensbedürfnisse nicht außer Acht läßt, bis zu einem gewissen Grade culturfähig und für die Bebauung des Bodens verwendbar.

Obschon nicht sehr empfänglich für religiöse und contemplative Ideen, ist sie doch im Stande, Einzelnes aufzufassen und zu behalten, während die schwarze Rasse des Oceans in dieser Beziehung unzugänglich bleibt.

Die malayisch-polynesische Rasse nähert sich im Allgemeinen leichter der weißen und hat sich mit ihr bereits häufig vermischt, wie z. B. in den älteren spanischen und holländischen Colonien. Aus diesem Grunde ist der Verkehr mit ihr erleichtert, sie nimmt sogar, besonders in den westlichen Theilen des Oceans, an demselben einigen Antheil, indem sie sich der Schifffahrt und dem Tauschhandel widmet.

Auf unserer Reise haben wir noch Südamerika berührt. Ich enthalte mich indeß darüber zu sprechen, da wir allzu kurze Zeit daselbst verweilten, dieses Gebiet zur Genüge bekannt ist, und wenn auch wenig doch bereits von unserer Handelsschifffahrt berührt wird.

Nur auf einen Gegenstand möchte ich hier wiederholt zurückkommen, weil derselbe für Oesterreich von großer Wichtigkeit ist und die vollste Aufmerksamkeit verdient. Südamerika, aber vorzugsweise Brasilien, erkennt unserem Mehle aus Fiume den Vorzug vor allen anderen Mehlgattungen zu und versieht sich schon jetzt mit erheblichen Quantitäten, um dasselbe, wenn nicht anders, mindestens mit dem wohlfeilen nordamerikanischen Mehl gemischt zu verbrauchen; denn unsere Mehlpreise sind noch zu hoch, um mit jenen anderer Länder concurriren zu können. Bei der Beliebtheit aber, die österreichisches Mehl auf fremden Märkten erlangt hat, würde dasselbe zweifelsohne mächtigen Absatz finden, wenn sich die Preise desselben ermäßigen ließen. Dieser Ermäßigung stehen noch immer die unvollkommenen Communicationen und theuren Transportmittel aus dem Inneren der Monarchie nach den nationalen Häfen im Wege. Ich glaube, daß es aber im Interesse des Staates und der Bevölkerung läge, keine Opfer zu scheuen, um in möglichst kurzer Zeit Triest und Fiume durch Eisenbahnen mit den productenreichen Gegenden des österreichischen Kaiserthumes auf dem kürzesten Wege zu verbinden.

Diese Angelegenheit ist keine solche, die, nachdem sie Gegenstand der Besprechung geworden, wieder beseitigt werden kann, sie muß vielmehr immer wieder zur Sprache gebracht werden, bis es gelingt, ein Ziel zu erreichen, welches gleich wichtig für den Kaufmann und Seefahrer, wie für den Industriellen; denn mit der Ausfuhrsmöglichkeit eines ausgiebigen, verbindet sich auch jene anderer, minder lohnender Artikel, die gegenwärtig nicht können berücksichtigt werden. Möchte doch in Oesterreich die Ueberzeugung allgemeiner werden, daß eine directe Verbindung der unteren Donauländer mit dem adriatischen Meere den größten Einfluß auf die Zukunft der gesammten Monarchie auszuüben berufen ist!

Zum Schlusse wage ich es, noch einen Gegenstand zu berühren, der, schon vielfach angeregt, immer wieder in der öffentlichen Meinung zur Frage kommt, nämlich jenen, österreichischer Niederlassungen im indischen oder stillen Meere.

Es kann wohl kaum ein Zweifel darüber bestehen, daß Colonien, welcher Art sie auch sein mögen, zum Aufblühen des einheimischen Handels, ja zur Kräftigung des Staates beitragen, vorausgesetzt, daß dieselben nicht wie französische Niederlassungen

blos als militärische Punkte oder als solche angesehen werden, deren alleiniger Zweck eine Organisation von Beamtenstellen zu sein scheint, bei welchen naturgemäß der Handelsstand in den Hintergrund tritt und jeder zunehmende Verkehr als störend betrachtet wird. Soll eine Colonie wirklichen Nutzen abwerfen, so müssen Handel und Verkehr durch keine Schranken beengt, vielmehr vollkommen frei und ungebunden sich bewegen können, und die Regierung darf nicht so sehr darauf bedacht sein, die Einnahmsquellen direct zu steigern, als vielmehr den Wohlstand der Bevölkerung des eigenen Landes in jeder nur thunlichen Weise zu heben.

Die Colonien der verschiedenen europäischen Staaten unterscheiden sich wesentlich von einander; die einen sind in weitem Umfange productionsfähig und consumiren zugleich europäische Erzeugnisse in solcher Menge, um den Handel direkt zu beleben. Die anderen sind mehr als Mittelpunkte zu betrachten, von welchen der Handel mit Völkern belieben wird, die zu dem colonialen Verbande nicht gehören. Sie sind, wie Singapore und Hongkong, gleichsam Depotplätze, Anhaltspunkte für den Kaufmannsstand und für die Schifffahrt des Mutterlandes.

Großer vortheilhafter Colonialbesitz ist heutzutage schwerlich zu erwerben und wäre dies auch der Fall, so würden wir weder die Mittel, noch die Menschenmenge besitzen, um mit Einem Male Colonien zu gründen, ohne unser eigenes Vaterland theilweise zu erschöpfen.

Niederlassungen hingegen, die als Anhaltspunkte für den Handel und von Nutzen für den Staat sein könnten, würden in dem Falle, als die Regierung selbst die Initiave ergriffe, leicht zu erwerben sein.

Diese Initiative ist bei uns geboten, weil weder die nothwendigen Capitalien, noch ein Kaufmannsstand vorhanden, der es wie der englische auf sich nehmen könnte, einzelne, passend scheinende Punkte oder Territorien vorläufig und solange selbstständig zu benützen, bis die wachsende Wichtigkeit derselben die Regierung zwingt, sie formell in Besitz zu nehmen.

In politischer Beziehung dürften Colonial-Besitzungen für uns vorerst nur einen indirecten Werth haben, soferne es sich einstweilen blos darum handeln würde, in entfernten Welttheilen Fuß zu fassen, die eigene Kriegs- und Handels-Marine dadurch

zu kräftigen und in der Zukunft sowohl in der einen wie in der anderen Beziehung Einfluß ausüben zu können. Es ist aber möglich, diese Zwecke mit anderweitigen Vortheilen zu vereinigen, indem man damit beginnt, an gut gewählten Punkten Straf-Colonien zu errichten, welche in den Augen der Regierung nicht so sehr zur Bestrafung schuldiger Individuen zu dienen hätten, als vielmehr dieselben zu bessern und aus ihnen den Kern der Bevölkerung des besetzten Landes zu bilden, gleichzeitig aber dem Handel einen Anhaltspunkt zu bieten, von wo derselbe größere Ausbreitung anstreben könnte.

Dabei würde der Regierung und dem Mutterlande der namhafte Nutzen zu Theil werden, die kospieligen Strafhäuser im Inlande vermindern zu können, dafür aber eine Institution ins Leben zu rufen, die sich in späterer Zeit durch eigene Mittel erhalten, ja indirect einen Ertrag liefern würde, während die Strafhäuser im Laufe der Zeit wachsende Summen in Anspruch nehmen müssen. Die Kräfte, welche gegenwärtig in einem Gefängniß zur Unthätigkeit gezwungen werden, könnten benützt und Menschen, die in einer Strafanstalt wohl unschädlich gemacht, aber im Allgemeinen nicht gebessert werden, würden zum Wohle des Staates und ihrer eigenen geistigen und physischen Existenz in Verwendung kommen. Individuen endlich, welche in ihrer Heimat auch nach überstandener Strafzeit ein unglückliches, zu neuen Verbrechen führendes Leben fortsetzen, könnten, ferne von ihrem Vaterlande, eine neue Aera beginnen und ihre Lebenszeit vorwurfsfrei und in vielen Fällen in günstigen Verhältnissen beenden. Wir irren nicht sehr, wenn wir annehmen, daß in Oesterreich bei 20.000 Sträflinge ernährt und erhalten werden, und daß die Finanzverwaltung (die ungarischen Länder eingerechnet) bei 3 Millionen Gulden jährlicher Auslagen zu tragen habe. Hiebei ist der Werth des Grund und Bodens und der benützten Gebäude nicht mit eingerechnet.

Könnten wir z. B. 5000 schwere Verbrecher nach einer Straf-Colonie senden, so würde eine Summe von mindestens 800.000 fl. verfügbar werden, und würde der Werth des Grund und Bodens und der Gebäude, den diese 5000 Menschen gegenwärtig in Anspruch nehmen, in irgend einer Weise realisirt, so könnte damit vielleicht der größte Theil der ersten Einrichtungskosten in der Colonie gedeckt werden.

Mit der jährlichen Summe von 800.000 fl. dürfte aber die Colonie nicht nur allmählich vervollständigt, bewacht und mit dem Mutterlande in Verbindung erhalten, sondern auch in den Stand gesetzt werden, sich binnen 15 bis 20 Jahren, ja vielleicht sogar in kürzerer Zeit, selbst erhalten zu können.

Wenn hiebei die Regierung den Grundsatz festhalten wollte, zu Transporten von Gegenständen, Lebensmitteln u. s. w., welche im Beginne erforderlich sein würden, nur nationale Kauffahrer zu verwenden, so könnte schon dadurch, daß die Schiffe eine Rückfracht suchen müssen, die österreichische Schifffahrt belebt und die Kaufmannschaft im Inlande ermuthigt werden, auf directem Wege Colonial-Waaren mittelst österreichischer Schiffe zu beziehen. Es werden aber diese Schiffe auch solche Gegenstände und Waaren nach der Straf-Colonie bringen, welche dem Aufsichts-Personale daselbst nützlich sein können und auf diese Weise einen Handel in's Leben rufen, der allmählich selbst über die Grenzen der Straf-Colonie, welche gleichzeitig als Depotplatz für Waaren dienen kann, sich ausdehnen dürfte. Ist der gewählte Ort in den Tropen gelegen, so würden die auslaufenden Schiffe in die Lage kommen, gegen geringe Tauschwaaren Cokosnüsse, Schildpatt, Trepang, Vogelnester, Nutz- und Schmuckhölzer u. s. w. zu laden, welche nach Plätzen wie Calcutta, Singapore, Point de Galle u. s. w. gebracht und gegen Producte für Europa eingetauscht würden. Auf diese Weise könnten sich die österreichischen Kauffahrer mit den Mitteln und Wegen bekannt machen, um in kurzer Zeit ein Feld zu betreten, das wohl nie mehr verlassen werden und einen regen Aufschwung unseres Handels zur Folge haben würde.

Erweitert sich aber in diesem Maße der Handel und die eigene Schifffahrt, so würden Industrie und Bodencultur in der Monarchie neuen Anstoß erhalten. Durch die Eröffnung neuer Abfuhrsquellen wären zugleich unsere Fabriken in den Stand gesetzt und genöthigt, eine größere Thätigkeit zu entwickeln; die Schwankungen im Betriebe würden geringer, die Erzeugung gleichmäßiger im ganzen Jahre vertheilt sein, es würde dadurch eine Vervollkommnung und gleichzeitige Preisverminderung der Erzeugnisse erzielt werden. Denn es mag wohl als Grundsatz gelten, daß Preise und Vollkommenheit der Ausführung sich in dem Grade günstiger gestalten, als eine größere Menge von Gegen-

ständen erzeugt wird, und daß bis zu einer gewissen Grenze mit doppelten mechanischen Kräften mehr als ein doppeltes Resultat erlangt werden kann, während diese Verdoppelung der mechanischen Kräfte in keinem Falle die doppelten Kosten verursacht.

Mittlerweile könnte die Straf-Colonie sich entwickeln und mindestens so weit productiv werden, daß ihr eigener Bedarf gedeckt wäre; freie Einwanderer würden sich dort niederlassen, um den sich bildenden Verkehr zu vermitteln und einen Wohlstand zu erlangen, welcher das Einkommen der Landesangehörigen vermehrte, eine größere Bewegung der Geldmittel oder Geldwerthe im Mutterlande hervorrufen, und so auch dem Staate einen directen Nutzen abwerfen würde.

Ich kann aber nicht umhin hier nochmals darauf zurückzukommen, daß solche Resultate nur dann zu gewärtigen wären, wenn der Colonie die volle Verkehrsfreiheit und Beseitigung aller Lasten und unnützen Formalitäten von der Regierung des Mutterlandes im Voraus zugesichert und aufrecht erhalten würde. — Die Verwaltung der Colonie müßte den aufgestellten Behörden mit Vorbehalt der Aufsicht und Genehmigung allgemeiner Grundsätze überlassen, bei Erstarkung der Ansiedlung aber durch freie Einwanderer oder frei gewordene Sträflinge diese Verwaltung in die Hände der von ihnen gewählten Organe unter Leitung des von der heimatlichen Regierung eingesetzten Gouverneurs gelegt werden.

Vielleicht würde bei guter Wahl des Punktes und bei glücklicher Einrichtung der Colonie ein Theil des deutschen Auswandererzuges dahin gelenkt und eine Bevölkerung entstehen, die, thätig und rührig, zur Macht und Größe Oesterreichs nicht wenig beitragen könnte. Auf der anderen Seite würden auch die frei oder halbfrei gewordenen Sträflinge und ihre Nachkommen zum Aufblühen der Colonie wesentlich beitragen, wenn durch eine gesunde Organisation dahin gestrebt würde, Fleiß, Eifer, Sittlichkeit und erworbene technische Kenntnisse und Erfahrungen bei den Sträflingen mit halber oder ganzer Freiheit und einem Geschenke an Grund und Boden zu belohnen.

Irre ich nicht in meinen Auffassungen, so dürfte es auf diese Weise zuversichtlich gelingen, selbst eine ausgedehntere Colonie zu gründen und den Handel Oesterreichs zu einer nie geahnten Höhe und Blüte zu heben, ohne die Finanzen des Staates allzu sehr in Anspruch zu nehmen.

Die Anhaltspunkte, welche dem österreichischen Handel zur Zeit noch fehlen und die derselbe, sei es nun aus Mangel an initiativer Thatkraft, sei es aus Mangel an Mitteln, nicht zu finden vermag, würden gegeben sein und dem Bedürfnisse genügt werden, das sich schon in der denkwürdigen Epoche der großen Kaiserin Maria Theresia fühlbar machte, welchem aber in jenen Zeiten, trotz der vielfachen Versuche, nicht entsprochen werden konnte.

Es würde sich der Mühe lohnen, jene gehaltvollen Projecte einer gründlichen Untersuchung zu unterwerfen, welche dem damaligen Minister des Aeußeren Fürsten Kaunitz und J. M. der Kaiserin vorgelegt wurden. Sie enthalten so viel Lehrreiches und sind so werthvoll, daß sie es verdienten an's Tageslicht gezogen, entsprechend bearbeitet und zum Nutzen der Handelswelt veröffentlicht zu werden.

Damals scheiterte das ganze Unternehmen an der Ungunst der Zeiten und an dem zu jener Zeit florirenden Principe, den Handel in die Hände monopolisirender Gesellschaften zu legen. Die später erfolgten französischen Umwälzungen und Kriege, die langjährigen, krampfhaften Zuckungen der ganzen gesitteten Welt vertilgten die letzte Spur des österreichischen Handels in Indien und China. Ob unsere Zeit zur Wiederaufnahme derartiger Projecte geeignet sei, ob eine, im Interesse Aller wohl verstandene Einigung der österreichischen Völker erfolgen werde, ob Macht und Größe, Wohlstand und Ansehen unseres großen Vaterlandes aus den jetzigen Wirren siegend hervorgehen werden, sind Fragen, die ich kaum zu berühren wage. Unzweifelhaft ist es aber, daß uns gegenwärtig Mittel zu Gebote stehen, welche in früheren Zeiten nicht vorhanden waren, und daß zur Verwirklichung solcher Pläne nichts fehlt, als die gesicherte Ruhe nach Innen und Außen, welche wir jedoch nur dann hoffen können, wenn wir geeinigt, das heißt, stark und mächtig sein werden.

In der That besitzen wir zur Zeit eine Kriegsmarine, die, wenn auch noch in der Entwickelung begriffen, nur des Augenblickes harrt, in welchem ihr die Gelegenheit geboten wird, das Feld ihrer Thätigkeit zur Ehre unserer Flagge und zum Nutzen unseres Vaterlandes zu erweitern; wir besitzen einen Handelsstand, eine Handelsflotte, eine Industrie, die nur äußerer Anregung bedürfen, um Großes zu leisten, während in den

erwähnten Zeiten meist niederländische Kräfte in Verwendung kamen, ja nicht einmal die zur langen Seefahrt erforderlichen Schiffe in unseren Häfen völlig ausgerüstet und beladen werden konnten. Und was waren Triest und Fiume in jenen Zeiten, was waren die Hilfsquellen Oesterreichs, das sich damals erst zu entfalten begann und zum Bewußtsein seiner Kräfte und seiner Aufgaben gelangte? Was sind sie jetzt und was können sie noch werden?

In der thatenreichen Epoche der großen Kaiserin erkannte man wohl die Nothwendigkeit eines nationalen Verkehres, man fühlte das Bedürfniß äußerer Lebensthätigkeit, und übersah das Feld derselben in vollem Maße, aber die Zeitverhältnisse, die Entwickelung der Völker waren noch nicht auf jener Höhe, um feste Grundlagen für den Handel in entfernten Gebieten zu gewinnen; um den Wohlstand der Art zu heben, wie es der Wunsch der Regierung der österreichischen Länder gewesen wäre.

Die Bemerkungen, welche die Kaiserin eigenhändig den Berichten über den Handel beifügte, beweisen, wie viel Interesse die große Frau an demselben nahm, mit welcher Aufmerksamkeit sie die eingeleiteten Verhandlungen verfolgte, wie sie in jeder Richtung das Wohl ihrer Völker im Auge behielt.

Noch immer von dem Segen jener glorreichen Zeiten angeregt, noch immer einem Monarchen aus jenem großen Herrschergeschlechte gehorchend, der das Wohl seiner Völker durch freie Institutionen, durch Vereinigung der geistigen Kräfte des Kaiserreiches zu erhöhen, dauernd zu begründen trachtet, harren die Völker Oesterreichs mit Sehnsucht des Augenblickes, in welchem durch die endliche Einigung ihrer Vertreter, die endliche Beseitigung feindlicher Stimmungen, aufgeregter Ansichten und trennungslüsterner Parteien eine Einigung geschaffen werde, welche in allen Theilen der Monarchie Ruhe und Wohlstand, Kraft und Ansehen herzustellen befähigt ist.

Project einer Expedition zu handelspolitischen Zwecken nach Siam, China und Japan.

(1860.)

Der vorzüglichste Zweck der Absendung von kaiserlichen Kriegsschiffen in die Gewässer von Siam, China und Japan ist im Nachstehenden vom Standpunkte rein commercieller Interessen auseinandergesetzt und bezieht sich auf jene Erleichterungen, welche der Handelsschifffahrt und dem Verkehre verschafft werden müssen, um die Vorbedingungen der Möglichkeit regelmäßiger Handelsbeziehungen mit jenen Küsten zum Vortheile der industriellen und commerciellen Entwicklung Oesterreichs zu erfüllen.

Unter den gegenwärtigen Verhältnissen entbehren österreichische Kauffahrer in China und Siam nicht nur jedweden Schutzes gegen die zuweilen übertriebenen Forderungen der Localbehörden, sondern es mangelt denselben die rechtliche Grundlage, um Anspruch auf gleiche Behandlung mit anderen seefahrenden Nationen machen zu können.

Von einer Handelsverbindung mit dem Kaiserthume Japan aber kann gegenwärtig gar nicht die Rede sein, weil die dortigen Plätze für Oesterreich nicht geöffnet und nicht so zugänglich sind, wie dies bereits für andere größere Seemächte der Fall ist.

Die erste Bedingung eines jeden internationalen Verkehres mit maritimen Nationen bilden heutzutage die Handels- und Schifffahrts-Verträge, weil vorausgesetzt wird, daß dadurch der Rechtstitel für die Unterthanen oder Individuen eines Staates in fremden Gebieten erworben wird, sich innerhalb jener Grenzen bewegen zu können, welche im Vertrage zwischen den zwei betreffenden Regierungen als bindend aufgestellt worden sind.

Leider hat Oesterreich auch in dieser Beziehung Manches nachzuholen, was zur Entwicklung des eigenen Seehandels und der Industrie so mächtig beizutragen im Stande ist und Maßregeln erfordert, deren Wichtigkeit nicht verkannt werden darf, weil man auf diesem Wege allein die Handelsbewegung von Innen nach Außen auszudehnen und auf den wachsenden Wohlstand der österreichischen Völker einen günstigen Einfluß auszuüben vermag. Denn, wenn es auch Einzelnen gelingen dürfte, jene Schwierigkeiten zu umgehen, die sich der Erlangung gleicher Berechtigung

mit anderen Nationen, entgegenstellen, so kann doch eine solche Thatsache um so weniger als maßgebend angesehen werden, weil die betreffenden österreichischen Handelscapitäne sich jedenfalls direct oder indirect unter den Schutz fremder Flaggen stellen müssen, oder weil blos zufällig die mit europäischen Staaten wenig bekannten Ortsbehörden auf die Nationalität des europäischen Handelsschiffes keine Rücksicht nehmen.

Daß es der Würde einer Großmacht nicht entspricht, nur unter solchen Bedingungen ihr äußeres commercielles Leben zu fristen, daß Handel und Industrie auf so unsicheren Grundlagen und bei so zufälligen Begünstigungen, welche noch dazu die rechtlichen Grundsätze erschüttern, nicht gedeihen und einen äußeren Markt nicht suchen können, bedarf wohl keines weiteren Beweises.

Handels- und Schifffahrtsverträge mit civilisirten Staaten können auf internationalem Wege zu Stande kommen und bedürfen selten weiterer Nachhilfe, da sie auf Grund freundschaftlicher Beziehungen der Staaten untereinander, zum Vortheile beider Theile, abgeschlossen werden. Wo aber solche freundschaftliche Beziehungen nicht bestehen, wo auf einer Seite der Drang zur Ausbreitung der eigenen Handelsthätigkeit vorherrscht, auf der anderen eine für uns fremde Civilisation, verschiedene Grundsätze des öffentlichen Rechtes im Verkehre mit fremden Nationen, endlich eine hartnäckige Rassen-Abneigung und die instinctive Ueberzeugung moralischer Unterordnung mit einer überspannten Ueberschätzung der eigenen Fähigkeiten, so deutlich zu Tage treten, wie an den chinesischen oder japanesischen Küsten — in einem solchen Falle sind internationale Verhandlungen nur dann möglich und für die Zukunft von Werth, wenn dieselben je nach dem zu erreichenden Zwecke von einer mehr oder minder bedeutenden Machtentfaltung unterstützt werden.

Küstenvölker oder Nationen, welche in Folge ihrer Küstenentwicklung oder ihrer Entfernung von Europa nur der Schifffahrt zugänglich sind, fühlen nur dann die Nothwendigkeit, fremdländischen Ankömmlingen freundlich zu begegnen, wenn diese letzteren, durch eine Vertretung zur See, von ihrer Macht und gleichzeitig von dem Willen Zeugniß geben, ihre Rechte nöthigenfalls mit Waffengewalt zu unterstützen und zur Geltung zu bringen. Die Wünsche und Anforderungen, welche ein Staat einer maritimen Nation stellt, werden immer nur nach Maßgabe und im Verhältniß

der Anzahl Kanonen, welche dieſelben unterſtützen, mehr oder minder günſtig, mehr oder minder ſchnell erledigt, ohne daß deshalb gerade feindliche Demonſtrationen nothwendig wären oder das freundſchaftliche Einvernehmen nur im Geringſten geſtört würde.*) Wir haben oft genug ſelbſt in Europa Gelegenheit gehabt, uns von der Wahrheit dieſer Behauptungen zu überzeugen, und darin beſteht eben der große Vortheil einer Flotte, daß ſie fremde Gebiete beſuchen und einen Druck ausüben kann, ohne die freundſchaftlichen Beziehen der Staaten in formeller Weiſe zu unterbrechen oder vielleicht offene Proteſte zur Folge zu haben, während die Bewegungen einer Landarmee nur im Kriegsfalle die eigenen Grenzen überſchreiten und Anſammlungen von Truppen an einer oder der anderen Grenze zu diplomatiſchen Erörterungen ernſter Natur Anlaß geben. Was die chineſiſchen, ſiamiſchen und japaniſchen Gewäſſer anbelangt, ſo bleibt noch ein anderer Umſtand anzuführen, der auf den Handel einer durch Verträge oder Vertretung nicht geſicherten Macht nachtheiligen Einfluß ausübt.

Diejenigen Nationen, welche wie die Engländer und Nordamerikaner das Handelsmonopol in jenen Gegenden thatſächlich durch eigene Thätigkeit an ſich geriſſen haben, ſehen mit ungünſtigem Auge die Betheiligung fremder Nationen an dieſem Handel und ſuchen indirect, wo ſie nicht mit intereſſirt ſind, Schwierigkeiten in den Weg zu legen, die hemmend auf den Gang der Geſchäfte einwirken.

Hamburger und Bremer Schiffe befinden ſich oft in der Lage, dieſen Uebelſtand zu verſpüren, und öſterreichiſche würden um ſo eher dieſen Unannehmlichkeiten ausgeſetzt ſein, als dieſelben an manchen wichtigen Plätzen nicht einmal einen kaiſerlichen Conſul oder nur einen ſolchen Vertreter finden, welcher gerade derjenigen Nationalität angehört, deren Tendenzen vielleicht durch ſeinen Einfluß zu bekämpfen ſind.

Andererſeits beſitzt Oeſterreich zur Zeit keine Handelshäuſer in jenen Ländern, wie z. B. Hamburg und Bremen, deren Bedeutung dieſen Handelsſtädten dort, wie in der ganzen Welt, mindeſtens einen mercantilen Einfluß ſichert.

*) Frühere Erfahrungen haben gelehrt, daß Argumente oder Ueberredungskünſte an dieſem Volke (den Japaneſen) nutzlos verloren ſind, wenn nicht eine Ehrfurcht gebietende Kraft ihnen Nachdruck zu verſchaffen weiß. (Inſtructionen des Marine-Miniſters der Vereinigten Staaten Nordamerika's für Commodor Perry bei Gelegenheit der Expedition nach Japan.)

Die Einsetzung von entsprechenden Consularämtern, da, wo sie noch nicht bestehen oder mangelhaft vertreten sind, dürfte nach Maßgabe der bereits bestehenden oder sich entwickelnden Handelsbeziehungen in nächster Zeit, und sobald es die inneren Verhältnisse der Monarchie gestatten, von Seite der kaiserlichen Regierung geordnet und den Bedürfnissen gemäß eingeleitet werden.

Hier mag es vielleicht noch von Werth sein, anzudeuten, daß in den besprochenen Gewässern (außer Hongkong) dermalen noch fast gar keine Vertretung stattfindet.

Zu diesem Ende dürfte es an der Zeit sein, entschiedene Maßregeln zu ergreifen, welche für die Schifffahrt und für den Handel in jenen Gewässern von großer Bedeutung sein müßten.

Erstens hat Singapore als Durchgangs- und Stapelplatz des indo-chinesischen Handels eine täglich sich mehrende Wichtigkeit und es ist dringend nothwendig, daß dort ein kaiserlich österreichischer wirklicher Consul eingesetzt werde, der, wenn er auch für die erste Zeit Vertreter eines Handelshauses sein sollte, doch dem österreichischen Unterthansverbande angehören und dem österreichischen Handel sich widmen müßte.

Zweitens hat Shanghai im nördlichen China, von wo aus der Hauptexport von Seide und Thee stattfindet, eine solche Bedeutung für den europäischen Handel gewonnen, daß es nothwendig wäre, vor der Hand wenigstens einen Consularagenten zu bestellen, der vom Consulate in Hongkong abhängig bleiben könnte.

Drittens sollte der Handel mit Siam und Japan der österreichischen Schifffahrt eröffnet werden, so wären je nach Maßgabe der Verhältnisse in Siam eine Consularagentie, in Japan ein Consulat zu errichten. Was indeß die Consulate in China, Siam und Japan anbelangt, insoferne dieselben nicht, wie in Hongkong, in europäischen Colonien errichtet sind, so müßte vorerst die rechtliche Grundlage zur Aufstellung derselben gewonnen werden.

Diese rechtliche Grundlage, welche allein die Möglichkeit des Handels mit jenen Ländern in sich schließt, kann nur durch Handels- und Schifffahrtsverträge erreicht werden, die demnach vor Allem abzuschließen wären. Die Isolirung Japans, das seit mehr als zwei Jahrhunderten von der Außenwelt völlig abgeschlossen war und unter seiner altchinesischen Feudalverfassung einer ungestörten Ruhe und Wohlfahrt genoß, ist in letzter Zeit ebensowenig haltbar geworden, als der Widerstand, welchen China der Ver-

breitung des europäiſchen Handels und der europäiſchen Cultur entgegen zu ſetzen ſich bemüht.

Unſerer Zeit genügt es nicht mehr, daß einzelne Völkervereine über große Ländergebiete und ſelbſt über Welttheile herrſchen, ſie will die ganze Erde umfaſſen. Das europäiſche Staatenſyſtem hat längſt Europa überſchritten und faſt ſcheint ſelbſt jene Periode nicht mehr ferne, in welcher auch das noch unbekannte Innere großer Ländercomplexe dem europäiſchen Einfluße unterworfen ſein wird.

Diejenigen Staaten, welche ſich aber an dieſer Weltbewegung, an dieſem Fortſchreiten der Menſchheit nicht betheiligen wollen oder können, ſinken herab in ihrer Macht, in ihrer Entwicklung, in ihren geiſtigen Eigenſchaften, in ihren Kenntniſſen und Fähigkeiten; ſie verkennen ein Naturgeſetz, welches dem Drange nach materiellen und geiſtigen Fortſchritten zu Grunde liegt und namentlich bei der weißen Raſſe ohne die bedenklichſten Folgen nimmer umgangen werden kann.

Diejenigen Maßregeln, welche getroffen werden ſollen, um dem öſterreichiſchen Handel die Märkte von Siam, China, Japan und vielleicht auch von Cochinchina zugänglich zu machen, ſind ſo ähnlich unter einander, daß es vor der Hand genügt, wenn wir nur einen dieſer Handelscomplexe, und zwar denjenigen in's Auge faſſen, für welchen die größten Mittel anzuwenden ſind, um zu dem angeſtrebten Ziele zu gelangen. Das „Reich des Oſtens", wie Japan auf deutſch überſetzt heißt, beſteht aus mehreren Inſelgruppen und Inſeln, welche der Herrſchaft eines Kaiſers unterworfen ſind und in großerer oder geringerer Abhängigkeit von demſelben, ſowie von Fürſten oder Großen des Reiches verwaltet werden. Der Umfang aller von den Japanern zu ihrem Reiche gezählten Inſeln belauft ſich nach einheimiſchen Karten auf 7400 Quadratmeilen mit einer Bevölkerung von 25 Millionen Einwohnern.

Bis zum Jahre 1837 haben es verſchiedene Nationen umſonſt verſucht, mit Japan zu dem Zwecke in Verbindung zu treten, um die theils in früheren Jahrhunderten beſtandenen Handelsbeziehungen zu erneuern oder ganz neue einzuleiten Nur die Holländer wußten ſich durch ihre Dienſtfertigkeit und durch beiſpielloſe Erniedrigungen in einiger, wenn auch höchſt mangelhafter Verbindung zu erhalten, bis es im Jahre 1853 der Energie des nordamerikaniſchen Commodor's Perry, unterſtützt von einer beziehungsweiſe mächtigen

Flotte, gelang, für die Vereinigten Staaten einen Handels- und Schifffahrtsvertrag zu schließen, durch welchen einige Häfen des japanischen Reiches für die Bürger der Vereinigten Staaten geöffnet und Zusicherungen erhalten wurden, welche sich auf Leben und Eigenthum derselben bezogen.

Der Erfolg dieser Expedition munterte nun die größeren Seemächte auf, ein Gleiches zu versuchen, was ihnen auch gelang; und so sind nun die japanischen Inseln in den Bereich der zugänglichen Küsten getreten. Indeß konnten diese Erfolge nur mit der Unterstützung einer Machtentwicklung zur See errungen werden, und sollte die kaiserliche Regierung geneigt sein, dem österreichischen Handel gleiche Vortheile zu gewinnen, so könnte dies nun durch Absendung eines solchen Geschwaders geschehen, das uns, im Vergleiche mit anderen Staaten, nicht zu sehr in den Hintergrund drängen würde. Selbst die preußische Regierung, obschon ihre Marine noch weit hinter der österreichischen zurückbleibt, fand sich bewogen, zum Zwecke eines Handelsvertrages mit Japan und wahrscheinlich auch mit China und Siam eine aus drei Kriegsschiffen bestehende Abtheilung auszurüsten und abzusenden.

Wenn wir aber auf die Macht und Größe des österreichischen Kaiserreichs zurückgehen und auf die Möglichkeit der an den Küsten des stillen Meeres und seiner Nebenmeere sich entwickelnden Handelsbewegung Bedacht nehmen, so dürfte es nothwendig erscheinen, ein Geschwader zusammenzustellen, welches aus zwei Propellerfregatten zu 31 Kanonen, einer Propellercorvette zu 22 Kanonen, einem Propellerschooner, leicht bewaffnet, einem Transportschiff, möglicherweise mit Auxiliarkraft, bestehen müßte.

Wenn auch die eigentlichen Kriegsschiffe zur größeren Bequemlichkeit und Sicherheit ihre volle Bestückung nicht erhalten sollten, so könnte wohl dieses kleine Geschwader über 70 bis 80 schwere Geschütze und über ungefähr 1100 bis 1200 Mann verfügen, was unter den voraussichtlichen Verhältnissen genügen dürfte.

Die Abschließung von Handelsverträgen in Siam, China und Japan, sowie mit allen jenen Staaten, wofür die Möglichkeit durch diese Expedition geboten würde, bedingt einige Maßregeln, welche hier kurz angedeutet werden.

Erstens müßte diese Expedition von einem erfahrenen höheren Officier befehligt werden, welcher hinreichende Kenntnisse und Fähigkeiten, gepaart mit Thatkraft und Ausdauer, besitzt.

Demſelben läge die Führung des Geſchwaders, die Repräſentation oder Vertretung des Kaiſerſtaates und die Mitwirkung bei den Verhandlungen, ſowie die Aufgabe ob, mit allen ihm zur Verfügung ſtehenden Mitteln und Kräften den beabſichtigten Zweck zu fördern und zu erreichen.

Zweitens. In dem Falle, als der Commandant des Geſchwaders die Vollmachten zum Abſchluſſe der Handels- und Schifffahrtsverträge erhielte, wäre es unerläßlich, ihm einen höheren Beamten beizugeben, der die eigentlichen Verhandlungen zu leiten hätte und dem ein Secretär zuzutheilen wäre.

Ein eigener Bevollmächtigter würde die Koſten der Expedition bedeutend vermehren und zum Erfolge nicht beitragen, wenn, wie vorausgeſetzt wird, ſowohl der Commandant des Geſchwaders, als der beigegebene höhere Beamte ihrer Aufgabe gewachſen ſind.

Der directe Einfluß des Geſchwader-Commandanten iſt aber um ſo nothwendiger, als es ſich in dieſem Falle um maritime Kenntniſſe und Erfahrungen handelt, welche ein älterer Marine-Officier aus ſeinem Dienſtleben beſitzen muß.

Drittens wären von Seite des Handels ſowohl als der Induſtrie Oeſterreichs je zwei Agenten mitzuſenden, welche, gleichzeitig mit Muſtern verſehen, befähigt ſein würden, Handelsbeziehungen einzuleiten, ſich genaue Kenntniſſe desjenigen Bedarfes der beſuchten Märkte zu verſchaffen, welcher öſterreichiſcherſeits gedeckt werden könnte, und ſich überhaupt mit den Handelsverhältniſſen zum Nutzen ihres Vaterlandes vertraut zu machen.

Jedenfalls müßten dieſe Handels- und Induſtrieagenten jung und kräftig ſein, um dem Zwecke vollkommen entſprechen zu können.

Viertens wären bei dieſer Gelegenheit auch andere Häfen, wie z. B. das Cap der guten Hoffnung, Calcutta, Batavia, Manilla, jene Auſtraliens und der Weſt- und Oſtküſte Südamerika's zu beſuchen und wo es vortheilhaft und wünſchenswerth ſcheint, Handelsbeziehungen einzuleiten und Handelstractate abzuſchließen.

Fünftens ſollte unter ſolchen Verhältniſſen auch der Wiſſenſchaft jene Rechnung getragen werden, welche in unſeren Tagen unerläßlich iſt, um den Fortſchritt in jedem Sinne zu fördern.

Was Japan anbelangt, müßte in nautiſch wiſſenſchaftlicher Beziehung darauf Rückſicht genommen werden, daß die Gewäſſer dort noch nicht derart unterſucht worden ſind, um vollkommen gute Karten verfertigen zu können. Dies iſt auch mit jenen der

Fall, welche auf dem Wege nach Australien befahren werden und die trotz der unermüdlichen Thätigkeit der englischen Kriegsmarine noch immer nicht gut aufgenommen sind.

In dieser Hinsicht ist es sowohl zur Stärkung als zum Ruhme unserer Kriegsmarine erforderlich, daß sie sich an den nautischen Arbeiten betheilige, welche zur Sicherung der Schifffahrt, zur Beschleunigung der Fahrten, überhaupt zum Wohle des Seefahrers und des Kaufmanns, sowie zur Vermehrung unserer geographisch-physischen Kenntnisse beizutragen im Stande sind. Mit Rücksicht auf den Vertrag, welcher mit Japan abgeschlossen werden sollte, muß hier noch bemerkt werden, daß es nothwendig sein dürfte, mit der Regierung der Liukiu-Inseln, welche zu Japan gehören, einen Separatvertrag abzuschließen, weil diese Inseln von der eigentlichen Centralregierung weniger abhängig sind. Mit Rücksicht auf die Kosten, welche diese Expedition verursachen dürfte, würde vorerst die Zeit, welche die Ausführung der vollen Reise in Anspruch nehmen möchte, auf circa zwei Jahre anzuschlagen sein, in welchem Zeitraum dieselbe jedenfalls vollendet sein könnte.

Die Nothwendigkeit des Propellerschooners ergibt sich aus der Unerläßlichkeit, sich in Flüße und seichtere Gewässer zu begeben, Briefe und Depeschen von abgeschiedenen Orten nach solchen zu bringen, wo ein regelmäßiger Postverkehr besteht, um deren Abgabe bewerkstelligen zu können, was mit größeren Schiffen häufig sehr schwierig, oft unmöglich, immer aber gefahrvoll und kostspielig ist.

Das Transportschiff müßte diejenigen Vorräthe an Tau- und Tackelwerk, an Lebensmitteln und sonstigen Bedürfnissen der Schiffe mit sich führen, welche den letzteren während der Reise erforderlich sein können und mit Rücksicht auf den geringen Laderaum der Propellerschiffe nicht gut am Bord derselben aufbewahrt werden können. Ueberdies hätte ein solches Transportschiff die Muster mitzunehmen, welche die Handels- und Industrieagenten aus der Heimat bringen, und jene anderen zurückzuführen, welche an Ort und Stelle erworben werden.

Zugleich würde es zur Vermehrung des Geschwaders dienen, jedenfalls einige Kanonen tragen und zur Unterbringung von nicht militärischen Mitgliedern der Expedition geeignet sein.

Die Opfer, welche der Staat zu bringen hätte, sind nicht groß; ja, sie verschwinden ganz und gar, wenn sie mit den Vortheilen verglichen werden, welche dadurch erzielt werden könnten.

Es ist unbezweifelt, daß, sobald eine Ausfuhr inländischer Producte der Schifffahrt gesichert ist, diese zu einer um so nutzbringenderen Thätigkeit angespornt wird, da sie mit solchen Colonialwaaren und Producten das Kaiserthum direct versehen kann, welche heutzutage noch über andere europäische Handelsstaaten bezogen werden müssen. Handel, Industrie und Schifffahrt, die drei belebenden Factoren der Civilisation und des Wohlstandes der Völker, würden auch in unserem Vaterlande sich entwickeln und nicht nur die Individuen bereichern, sondern, indem dieselben steuerkräftiger werden, auch dem Gesammtstaate solchen Nutzen bringen, daß die gegenwärtige Auslage rasch darüber vergessen werden dürfte. Dieses Capital würde sich hundertfach verzinsen, wenn es gelingt, uns den Weltmarkt zu öffnen und der Vortheile theilhaftig werden zu lassen, deren sich andere Nationen bereits erfreuen. Haben wir auch keine Colonien, keine Anhaltspunkte im Auslande, so können wir immerhin mindestens unseren eigenen Bedarf zu decken suchen, ohne fremden Handelsvölkern den Nutzen zu lassen, welchen Oesterreich, ein Complex von nahe an 35 Millionen Menschen, dem Handel bietet.

Ein anderer Vortheil der Expedition aber, der besonders in jetziger Zeit der vollen Aufmerksamkeit der kaiserlichen Regierung nicht entgehen dürfte, wäre die Stärkung und Nutzbarmachung unserer Kriegsmarine, ohne welche unsere Küsten nicht gesichert, der entfernte Handel nicht geschützt und die Interessen des Staates an den Küsten nicht gewahrt werden.

Wir haben die Erfahrungen des Jahres 1848 nicht vergessen, in welchem die winzige Flotte eines kleinen Staates das adriatische Meer blockirte, ja vor Triest geankert, dessen Handel vernichtete, und wir sehen mit Besorgniß der möglichen Wiederholung solcher Hemmungen des Verkehres entgegen. Der letzt verflossene Krieg hat uns sogar den Beweis geliefert, daß es ohne zweckentsprechende maritime Kräfte unmöglich ist, selbst unsere, wenngleich zur Genüge befestigte Küste zu vertheidigen. Schiffen müssen Schiffe entgegengesetzt werden und maritimen Angriffen eine maritime Vertheidigung.

Maritimer Geist, Kenntnisse und Erfahrungen können aber nicht in localen Meeren erworben und die Selbstständigkeit der Officiere nur ferne von den heimatlichen Küsten errungen werden.

Wenn es aber wahr ist, daß der Staat von der Entsendung einer Expedition solchen bedeutenden Nutzen erzielen kann,

so ist es nicht minder richtig, daß durch Aussendung von Kriegsschiffen in fremde entfernte Regionen auch die allgemeine Cultur, das allgemeine Wissen gefördert werden, daß die von den einzelnen dabei verwendeten Individuen erworbenen Kenntnisse durch spätere Mittheilung dem ganzen Lande zu Gute kommen und vorzüglich auf die Entwicklung des Handels und die Hebung der Industrie rückwirken.

Endlich wird aber durch die Entsendung von Kriegsschiffen in ferne Gewässer jene Achtung und Beachtung der kaiserlichen Flagge erlangt werden, welche der Größe und Macht des Kaiserthumes entspricht und deren wir leider zur Zeit an vielen Punkten des Erdballes entbehren. Die Verleumdungen, ja die unsinnigsten Behauptungen, welche von solchen Parteien im fernen Auslande ausgestreut und veröffentlicht werden, deren Streben und Trachten es ist, Oesterreich in der öffentlichen Meinung zu verunglimpfen und hinabzuziehen, können nur durch Zeugnisse der Kraft und des culturfähigen Lebens, wie sie Kriegsschiffe zu geben befähigt sind, entkräftet werden und der Oesterreicher wird nicht immer verdammt bleiben, eine untergeordnete Rolle in Mitte anderer Völker zu spielen.

Wenn die Expedition für den Handel im Allgemeinen von Nutzen sein soll, so muß dieselbe sich nicht nur auf die chinesischen Gewässer beschränken, sondern, wie schon erwähnt, andere Häfen anlaufen, welche als Mittelpunkte des Verkehres in den betreffenden Handelscomplexen betrachtet werden müssen. Die passendste Einrichtung der Reise dürfte vielleicht folgende sein, wobei die Jahre beispielsweise bezeichnet sind:

Abfahrt von Triest Anfangs Mai 1861, Gibraltar Ankunft Ende Mai. Nach 14tägigem Aufenthalte, welcher zur Regelung der Chronometer und anderer Instrumente, Ergänzung der Lebensmittel, des Wasser- und Kohlenvorrathes erforderlich ist, wobei die Handels- und Industrie-Agenten sich über diesen für die Ausfuhr nach Afrika und für die Schifffahrt so sehr wichtigen Handelsplatz genauer informiren, allenfalls auch einen Abstecher nach Marocco machen könnten. Abfahrt nach dem Cap der guten Hoffnung Mitte Juni 1861, Ankunft am Cap Mitte oder Ende August. Die Capstadt bietet mit Bezug auf Handel den Mittelpunkt eines an Wichtigkeit gewinnenden Handelscomplexes, welcher namentlich durch seine Wollproduction große Bedeutung hat. Um

die Handels- und Productionsverhältnisse dieser Colonie näher kennen zu lernen, sollten ein oder zwei Schiffe die wichtigeren Häfen des Caplandes besuchen, wobei auch manche wissenschaftliche Ergebnisse erzielt werden könnten.

Abfahrt vom Cap Mitte oder Ende September. Auf der Fahrt nach Calcutta könnte Mauritius und Ceylon wenn nicht anders von einzelnen Schiffen besucht werden. Mit Rücksicht dessen Ankunft in Calcutta Ende December.

Von hier aus sollten nach einiger Raſtzeit ein oder zwei Schiffe nach den Nikobaren fahren, um die Aufnahme, besonders von Groß-Nikobar zu vervollständigen, diese Insel soweit als möglich zu untersuchen, und auf die Thunlichkeit der Anlage einer Niederlassung, vielleicht einer Strafcolonie, in entsprechender Höhe über dem Meere, außer dem Bereiche schädlicher Einwirkungen des Küstenklimas Rücksicht nehmen. Eine solche Colonie wäre zur Zeit nicht nur ein Bedürfniß für das Kaiserreich, behufs der Verminderung seiner Strafhäuser und Nutzbarmachung von Kräften, welche gegenwärtig, der Gesellschaft zur Last fallend, auf solche Weise einer Besserung und nützlichen Verwendung entgegengeführt würden, sondern es könnte auch für den Handel in jenen wichtigen Gewässern ein fester Anhaltspunkt gewonnen werden, welcher besonders bei einem günstigen Ausgange der Suezcanal-Angelegenheit große Bedeutung erlangen könnte. Was Calcutta selbst betrifft, so ist nunmehr bei der veränderten Regierungsform Indiens auch auf veränderte Systeme zu rechnen, welche dem Handelsstande um so wichtiger sind, als der Bedarf des Hinterlandes, bei beträchtlicher Production, groß ist und in manchen Artikeln auch durch die österreichische Industrie gedeckt werden könnte.

Abfahrt von Calcutta: Mitte Februar 1862. Ankunft in Singapore: Ende Februar.

Auf dem Wege nach Singapore könnten auch Pulo Penang und Malacca besucht werden. In Singapore, als dem Centralhafen Indiens und Chinas, hätten die Handels- und Industrie-Agenten volle Gelegenheit, sich über die gesammte Handelsbewegung in diesen wichtigen Gewässern zu unterrichten, die umso größeren Werth haben müssen, als eben hier die meiste Wahrscheinlichkeit vorhanden ist, unseren Producten und Industrie-Erzeugnissen Eingang zu verschaffen. Von hier aus könnte ein Schiff mit den Handels-Agenten Batavia besuchen, ein anderes mit den Männern

der Wissenschaft die Küste Borneo's, die Inseln Banka und Billiton, sowie ebenfalls die Inselgruppen zwischen der malaischen Halbinsel und Borneo berühren.

Von Singapore müßte die Abfahrt Ende März stattfinden, um im halben April in Bangkok, dem Haupthafen von Siam, eintreffen zu können, wohin auch die nach Batavia und den anderen Inseln gesendeten Schiffe zusammenzukommen hätten. Auch müßten von Singapore entsprechende Dolmetscher für die Abschließung eines Handelsvertrages mit Siam mitgenommen werden.

Es wird vorausgesetzt, daß die Verhandlungen binnen einem Monate abgeschlossen werden könnten, und daß die Abfahrt nach Hongkong und die Ankunft daselbst gegen Ende Mai möglich sei.

In Hongkong wären nicht nur mit Bezug auf den Handel die erforderlichen Studien zu machen, sondern auch die Voreinleitungen für die Abschließung eines Handelstraktetes zu treffen.

Voraussichtlich dürfte ein solcher Vertrag in Shanghai abgeschlossen werden, als demjenigen Hafen, welcher von den zugänglichen am nächsten an Peking liegt.

Es dürfte kaum von Werth sein, die Frage der Zulassung der österreichischen Bevollmächtigten in Peking anzuregen, sondern man sollte sich einfach jene Vortheile sichern, welche anderen Nationen zugestanden sind.

Wahrscheinlich werden die Verhandlungen sich sehr in die Länge ziehen, es wird also einestheils wegen des unnöthigen Zeitverlustes, anderntheils, um möglicher Weise die Orkanzeit zu umgehen, rathsam erscheinen, gleichzeitig die Verhandlungen mit Japan aufzunehmen, wohin das Geschwader zu gelegener Zeit sich begeben wird, um dann sowohl in Shanghai als in Jedo und auf den Liukiu-Inseln die entsprechenden Verträge zum Abschluß zu bringen.

Welche Zeit dazu (dem Abschlusse der genannten Verträge) erforderlich sein dürfte, und ob ein Vertrag ähnlicher Gattung auch in Cochinchina abzuschließen wäre, kann jetzt schon nicht mit Genauigkeit angegeben werden; man könnte jedoch zuversichtlich darauf rechnen, daß die Verhandlungen in drei bis vier Monaten zu Ende geführt werden, während welcher Zeit einerseits den Handels- und Industrie-Agenten Gelegenheit geboten wäre, ihre Aufgabe zu lösen, andererseits von Seite der Schiffe des Geschwaders nautische Arbeiten ausgeführt werden könnten. Nach

Abſchluß der Verträge ſollte ſich das Geſchwader mit Berührung einzelner Inſeln und Inſelgruppen nach Auſtralien begeben, wo (Ende des Jahres 1862) die wichtigen Häfen von Sydney und Melbourne, ſowie von Hobarttown auf Tasmanien zu beſuchen wären.

Auſtralien ſcheint ganz beſonders zu einer glänzenden Zukunft berufen und würde zweifelsohne für den öſterreichiſchen Handel und für die öſterreichiſche Induſtrie die größte Wichtigkeit haben, wenn auf die Bedürfniſſe dieſes großen Inſel-Continentes gehörige Rückſicht genommen wird, wodurch es auch nach unſerer Ueberzeugung für Oeſterreich eine höchſt erfolgreiche Bedeutung erhalten könnte.

Je nach der Zeit, welche noch erübrigt, ſollte die Expedition einige der weſtamerikaniſchen Häfen berühren, oder aber direct von Auſtralien durch die Magellanſtraße, nach dem La Plata ſich begeben, während vielleicht ſchon früher einzelne Schiffe des Geſchwaders zum Beſuche der Inſeln des ſtillen Oceans abgeſendet werden könnten. Darunter ſind die Fidji- und Sandwichs-Inſeln von einiger Wichtigkeit für den Handel. Jenes Schiff, welches nach den Sandwichs-Inſeln ſchon von Japan aus geſendet werden kann, wäre indeß in der Lage, mindeſtens Lima und Valparaiſo zu beſuchen und einen Theil der Handels- und Induſtrie-Agenten mit ſich zu nehmen.

Der Vereinigungspunkt für das ganze Geſchwader wäre nach dem Ermeſſen des commandirenden Officiers derart zu beſtimmen, daß ſämmtliche Schiffe in Montevideo zuſammentreffen könnten, um dort der ſtarken italieniſchen Emigration, welche auf die La Plata-Regierung ziemlichen Einfluß nimmt, einigermaßen zu imponiren. Der Schooner, welcher ſeiner geringen Tauchung wegen ſtromaufwärts gehen kann, wäre mit einer Anzahl von Agenten nach Roſario zu ſenden, um Kenntniß vom dortigen Handel zu nehmen. Sollten zur Zeit mit den Argentiniſchen Staaten keine Handels- und Schifffahrts-Verträge abgeſchloſſen ſein, ſo wäre eine günſtige Gelegenheit geboten, dies zu thun. Ebenſo könnte derjenige Commandant, welcher nach Peru und Chile abgeſendet würde, mit jenen Republiken im Namen des Befehlshabers der Expedition die entſprechenden Verträge zum Abſchluß bringen. Von La Plata würde das Geſchwader allenfalls mit Berührung von Rio de Janairo zurückkehren.

Die Ergebnisse dieser Expedition wären in einem eigenen Werke niederzulegen, das zum Nutzen aller Welt und zur Ehre unseres Vaterlandes reich ausgestattet und des Kaiserreiches würdig, veröffentlicht werden müßte.

Nachtrag.

Von einer Reise nach Wien und Brünn zurückgekehrt, wo ich mit mehreren Industriellen zu sprechen Gelegenheit hatte, glaube ich es zweckentsprechend, einige Bemerkungen bezüglich der Handelseinrichtungen, welche vor Allem zu treffen wären, um eine Expedition nach China, Siam und Japan nützlich zu machen, dem Projecte beizufügen, da dieselben vielleicht in Bezug auf Triest und auf den Exporthandel Oesterreichs einige Fragen in Anregung bringen können, die mir wichtig genug scheinen, um besprochen zu werden.

Es sind schon zu wiederholten Malen Gegenstände als Muster unserer Fabrikate und Producte, wenn auch nicht in sehr ausgedehntem Maße in das ferne Ausland gesendet worden; Waaren aus Oesterreich finden ihren Weg meist über Hamburg nach den entferntesten Gestaden der Erde, und bei öffentlichen Ausstellungen in den großen Städten Europas haben österreichische Fabrikate und Producte Preise erworben, und nicht nur wegen ihrer vollendeten Ausführung, sondern oft auch wegen ihrer Wohlfeilheit die allgemeine Aufmerksamkeit auf sich gezogen.

Woher kommt es nun, daß unter solchen anregenden Verhältnissen die Ausfuhr inländischer Fabrikate dennoch so gering ist, und daß besonders die österreichischen Seehäfen einen so kleinen Antheil daran nehmen?

Die Beantwortung dieser Frage scheint mir von einiger Bedeutung zu sein und sie sollte, wenn mit Sachkenntniß behandelt, auf die Ursachen hinweisen, welche einer regeren Handelsbewegung in Oesterreich entgegenwirken.

Ich will mir hier nur einige Bemerkungen erlauben, wie solche sich dem unbefangenen Beobachter unserer Verhältnisse aufdrängen wenn er mit einigem Interesse das Wohl und Wehe unseres Gesammtvaterlandes ins Auge faßt.

Die Grundlage eines jeden Handels ist, nach meinem Dafürhalten, in dem Austausche von Werthgegenständen zu suchen und in dessen Bewegung. — Wenn ein solcher Austausch das Gleich-

gewicht der Waarenbewegung hervorbringen und dem Staate zu Nutzen gereichen soll, muß letzterer eine solche Menge von Werthgegenständen besitzen, daß er einerseits dem Austausche, andererseits dem eigenen Bedarfe genügen kann; ob diese Gegenstände nun Geld oder Waare vorstellen, das bleibt im Allgemeinen gleichgiltig.

Wo dieses Gleichgewicht gestört wird, tritt auch ein Zustand ein, welcher zum Schaden des Staates und seiner Bevölkerung sich in einer oder in der andern Weise fühlbar macht, und alle Kräfte sind oft kaum genügend, um die Ursachen zu beseitigen, welche diese Störung der normalen Verhältnisse herbeigeführt und zumeist sich schon in die staatlichen Einrichtungen eingeschlichen haben.

Wenn ein Staat die Kräfte besitzt, um statt des Geldes für die von Außen eingeführten Gegenstände, Waaren zu liefern, wird er nothwendiger Weise Verluste erleiden, wenn er diese Waaren nicht erzeugt oder producirt, sondern seine Kräfte unbenützt läßt und Geld für jene Gegenstände gibt. Dieses letztere kann überdies selten in dem Maße producirt werden, um einerseits dem Bedarfe einer nicht genügend thätigen Bevölkerung, andererseits der Zahlung für äußere Zufuhr in befriedigender Weise zu entsprechen.

Den Reichthum eines Staates repräsentiren demnach zwei Factoren, wovon einer durch das Geld, der andere durch die thätigen Kräfte der Bevölkerung vertreten wird.

Die Hebung des einen oder des anderen dieser Factoren zu einer entsprechenden Maximalhöhe, wird die Hebung des Wohlstandes, dadurch den Reichthum des Individuums und jenen der öffentlichen Finanzen zur Folge haben. Die Production von Geld, insoferne dieselbe auf der Auffindung des hiezu erforderlichen Metalles beruht, hängt lediglich von dem localen Reichthume unserer Muttererde ab, und kann daher nicht in dem Maße vermehrt werden, als man es eben wünscht; abgesehen davon, daß die Quellen bei dem größten Metallreichthume eines Landes dennoch versiegen, die Thätigkeit der menschlichen Kräfte bei vermehrtem Metallreichthume erlahmt und mit ihr die geistigen Fähigkeiten und Gaben der menschlichen Gesellschaft schwinden.

Die Erzeugung oder Production von Gegenständen hingegen, welche nicht nur den eigenen Bedarf decken, sondern zum Austausch gegen andere oder gegen Geld dienen, ist mit den größten physischen und geistigen Anstrengungen des Menschen verbunden;

sie stärkt seinen Körper, sie stählt und belebt seinen Geist, sie erhöht seinen Werth, sie ist die eigentliche Grundlage seiner Cultur und seiner Entwicklung.

Die fortwährende Bewegung, welche der Austausch bedingt, führt den Kaufmann an der Hand des Seemannes in die entferntesten Regionen des Erdballs, wodurch sie Erfahrung und Ausbildung erwerben zum Nutzen ihrer selbst und des gesammten Menschengeschlechtes.

Die Wissenschaften und Künste schaffen die Mittel zu erleichterter Bewegung, zu richtigerer Auffassung, sie ringen siegreich mit den Mächten der Finsterniß, und Licht wird es in den Gauen des menschlichen Geistes, der die Hindernisse bewältigen lernt, welche seinen Wirkungskreis beengen. Und so sehen wir die fortschreitende Civilisation des menschlichen Geschlechtes Hand in Hand mit der Entwicklung der Industrie und des Handels gehen, so gestalten sich die Kräfte thätiger Menschen als reines Gold, als die einzige nie versiegende Quelle des Wohlstandes ganzer Nationen, zur Bedingung des Gleichgewichtes im Leben der Völker. Aber der einzelne Mensch kann nicht Industrie und Handel, wenn er ihnen einige Ausdehnung geben will, zugleich betreiben, jeder dieser Erwerbe bedingt die Verwendung aller geistigen Kräfte und Fähigkeiten, verlangt Studium und Ausdauer, Fleiß, Intelligenz und Vorsicht, um den größtmöglichen Nutzen daraus zu ziehen. Der Industrielle und der Producent erzeugen die Waare oder liefern Producte des Bodens und sowohl Waare als Product müssen den höchsten Grad der Vollkommenheit erreichen und mit den geringsten Mitteln erzielt werden; das heißt, sie müssen gut und wohlfeil sein.

Um dies erreichen zu können, braucht er Arbeit in solchem Maße daß die ihm zur Verfügung stehenden Kräfte völlig verwerthet werden und er braucht gleiche Arbeit, das ganze Jahr hindurch, um in diesen Kräften keine nachtheilige Aenderung oder Unterbrechung eintreten lassen zu müssen.

Damit diese Bedingungen in Erfüllung gehen können, ist es erforderlich, daß er genügenden Absatz finde; weil er aber gleichzeitig mit der Leitung seines Industriezweiges, nicht auch diesen Absatz suchen kann, muß mit ihm Hand in Hand der Kaufmann gehen, wodurch eine logische, gewinnbringende Theilung der Arbeit hergestellt wird. Der Handel muß somit die Industrie

unterſtützen, indem er die Bewegung der Waare leitet, der Handel muß derſelben als verläßliche Grundlage dienen, indem er die Bedürfniſſe der verſchiedenſten Länder der Erde ergründet, die Neigungen ihrer Bevölkerungen, die Beziehungen und Verhältniſſe derſelben zu einander erwägt. Der Handel vergleicht die Kräfte der Induſtrie und Production im eigenen und im fremden Gebiete, was gegeben und was wieder erhalten werden kann, welche die beſten Wege ſind, um die Handelsverbindung auf leichte, wohlfeile und ſichere Art einzuleiten. Er berechnet, ob die Waare der einen oder der anderen Nation vortheilhafter abgeſetzt werden könne, ob und inwieferne ein Wettkampf mit anderen Concurrenten um die Behauptung des Marktes mit Vortheil eingegangen werden dürfe und leitet dadurch die Induſtrie und Production des eigenen Landes auf die Erzeugung jener Gegenſtände oder Lieferung jener Producte, welche den größten Gewinn verſprechen.

Die Aufgabe des Kaufmannes iſt demnach eine große und ſchwierige, ſie kann aber durch Einſicht, Ausdauer und Thätigkeit, durch eifriges Studium der politiſchen, finanziellen und ſtatiſtiſchen Verhältniſſen der verſchiedenen Staaten, des Culturzuſtandes und der Productionskraft der Völker der Erde und der Länder, die ſie bewohnen, bewältigt werden.

Indeß bleibt die Grundlage jedes vortheilhaften Handels immerhin die Productionskraft, im weiteſten Sinne des Wortes, im eigenen Lande. Dieſe Grundlage bedingt aber auch wieder die vollkommene Kenntniß der Bezugsquellen und ihrer Ergiebigkeit, folglich die genaueſte Kenntniß des eigenen Gebietes.

Derjenige Handelsſtand, welcher ſich in ſeinen Handelsgeſchäften zumeiſt auf die Productionskraft fremder Länder ſtützt, und nur für den Bedarf, nicht für den Wohlſtand und für die Entwicklung der eigenen Induſtrie und Production ſorgt, geht einſeitig zu Werke, dient mehr oder weniger nur fremden Intereſſen, und hängt von Zuſtänden ab, die von ihm ſchwer erkannt und noch ſchwerer beurtheilt werden können. — Die geringſte Störung der Ruhe im fernen Auslande, die Fluctuationen des dortigen Handels und des fremden Geldumſatzes haben einen fortwährenden Einfluß auf ſeine Geſchäfte, er verliert die eigene Selbſtſtändigkeit und iſt bemüßigt, ſich nach dem Gange ſolcher Geſchäfte zu richten, welche ſeine eigenen Intereſſen oft gar nicht

berühren. — An das eigene Land gefesselt, unter den Gesetzen desselben lebend, in dessen Zustände oft ohne eigenes Verschulden auf unangenehme Weise verwickelt, steht er zuweilen mit der eigenen Regierung im Widerspruche und wird ebensowenig von ihr verstanden, als er ihre Interessen, denen er in normalen Zeiten fremd geblieben, zu würdigen weiß.

Der Handelsstand aber von Orten, welche als die Ein- und Ausgangsthore der Landesindustrie und des Handels betrachtet werden können, darf sich unter keiner Bedingung solchem einseitigen Gebahren hingeben, er muß vielmehr Ein- und Ausfuhr beherrschen und in seine Hand nehmen, er muß Vermittler der Erzeugnisse der ganzen Welt, immer mit Rücksicht auf das eigene Handelsgebiet, sein, er muß dahin wirken, daß dieses letztere immer die nöthige Productionskraft besitze, ja sie vermehre und entwickle, um fähig zu sein, die eigenen, mit dem Fortschreiten der Cultur sich mehrenden Bedürfnisse befriedigen zu können.

Das Inland muß reich sein, um vom Auslande kaufen zu können, aber reich kann das erstere nur werden, indem es die eigenen Kräfte, die eigene Arbeit verwerthet.

Es liegt also im Interesse des Kaufmanns, selbst wenn er nur der Einfuhr sich widmen wollte, daß das Inland sich kräftigst entwickle und dadurch die Mittel erwerbe, um eine gesteigerte Einfuhr zu ertragen.

Abhängig von dem Gebahren des Kaufmanns sind die Transportmittel der Waaren und Producte. In Europa oder wo nun Eisenbahnen das Land durchziehen, ist die Versendung zu einem Geschäfte geworden, das nicht so sehr in den Händen des Kaufmanns ruht, sondern selbstständiger geführt wird, da der Waarentransport nur ein Theil des allgemeinen durch die Eisenbahnen vermittelten Verkehres ist.

Anders ist es auf der See. — Die Mittel, welche zum Transporte dienen, sind Schiffe, welche direct oder indirect in gänzlicher Abhängigkeit vom Kaufmanne stehen. Sie sind die kolossalsten materiellen Vermittler des Handels, sie treten mit der ganzen Erde, soweit sie vom Meere bespült wird, in Verbindung. Sie bilden ein bedeutendes Moment, das mächtigste Vehikel des Handels, sind mindestens für Staaten, welche Küsten besitzen, der Maßstab ihres Reichthumes, und man kann fast sagen, ihrer Civilisation und Handelsintellegenz. Die Ausdehnung der Handelsmarine

eines Staates gibt ihm eine so große Wichtigkeit, daß seine Oberflächenausdehnung, ja die absolute Größe seiner Bevölkerung und alle seine Reichthümer dagegen kaum in Betracht kommen. Rechnet man aber die zum Schutze der Handelsmarine im Verhältniß zu haltende Kriegsmarine, so sichert diese dem betreffenden Staate einen in demselben Verhältniß stehenden politischen Einfluß auf alle Völker der Erde.

Heutzutage ist ein Staat ersten Ranges ohne Küste und ohne Schifffahrt nicht denkbar, sowie seine Civilisation nur nach Maßgabe seiner größeren oder kleineren Berührungen mit der See, seiner größeren oder geringeren Verbindungen mit fernen Küsten eine höhere Stufe erreichen kann, denn die Civilisation ist die Tochter des Verkehres, nur in ihm liegt der Fortschritt des praktischen Wissens.

Das Aufgeben einer Küste oder nur die Vernachlässigung und Nichtbeachtung derselben und der Schifffahrt von Seite der Regierung oder einer Bevölkerung kommt einem Rückschritte in der Cultur gleich und rächt sich in seinen Folgen an dem Wohlstande und an dem politischen und materiellen Einfluße auf die übrigen Nationen der Erde. Ein großes Reich, welches sich eine solche Mißachtung der natürlichen Gesetze zu Schulden kommen läßt, auf deren Grundlage menschliche Gesellschaften von bedeutender Ausdehnung leben und sich entwickeln sollen, rüttelt an den Grundlagen seines staatlichen Bestandes, leidet jedenfalls an dem Mangel geistiger Kräfte und materieller Mittel, sinkt in der allgemeinen Achtung und kann unter Umständen bei dem Mangel an verbindenden materiellen Interessen durch auflösende Tendenzen gefährdet werden. Ein kleines Reich an der See hingegen kann durch zweckmäßige Entwicklung seiner Handelsbeziehungen, durch Förderung seiner industriellen Institute, durch Erwerbung von Kenntnissen, Fähigkeiten und Erfahrung auf diesem Felde außerordentliche Macht und Vortheile erringen, die mit der kleinen Ausdehnung seines Territoriums in gar keinem Verhältnisse zu stehen scheinen. Man ersieht hieraus, daß nicht die Menschenzahl, nicht die Bodenreichthümer einen Staat stärken und beleben, sondern nur die geistigen Kräfte, welchen er ein weites Feld zur eigenen Entwicklung öffnet.

Industrie, Handel und Schifffahrt sind also die drei belebenden Elemente einer Nation. Sie können jedes für sich einer

Ausbildung entgegen geführt werden und Vortheile bieten, aber nur aus ihrem Ineinandergreifen, ihrer gleichzeitigen und gleich fortschreitenden Entwicklung entspringt Macht, Reichthum und allgemeiner Wohlstand. Wo sie nebeneinander bestehen und sich nahezu unabhängig entwickeln, werden sie niemals jene Höhe erreichen, die ihnen von der Natur angewiesen ist, sie werden sich vielmehr durch innere Kämpfe schwächen, sie werden sich gegenseitig schaden oder aber die Vortheile, welche dem eigenen Lande errungen werden sollten, fremden Händen überlassen, die nicht nur den Gewinn davon einstreichen, sondern das Land zu eigenem Vortheil, zur Belebung der eigenen Kräfte ausbeuten und aussaugen, unbekümmert, ob dasselbe fortschreite oder verarme und verkümmere. Oesterreich, so groß es ist, so sehr es an Bodenerzeugnissen und Hilfsquellen Ueberfluß hat, so sehr auch in letzter Zeit in einigen Theilen desselben die industriellen Kräfte nach höherer Entwicklung ringen und selbst große Fähigkeiten an den Tag legten, ist, seit die Handelsbewegung an derer Länder allgemeiner geworden, zurück-, also arm geblieben, weil eben die drei Factoren des Reichthams und der Intelligenz eines Volkes, Industrie, Handel und Schifffahrt einseitig vorgingen, auf die Gesammtheit der Bevölkerung, sowie auf die Regierung keinen einheitlichen Einfluß ausüben konnten und sich eher gegenseitig geschadet als genützt haben.

Die Industrie blieb nur auf der Stufe, welche der Befriedigung des inneren Bedarfes entsprechen sollte, wurde aber durch fremde Fabrikate aus dem Grunde überflügelt, weil derselben die Arbeitsmöglichkeit in der erforderlichen Ausdehnung bei einem beschränkten Markte benommen ist. Wenn sie aber dennoch, wenn auch nicht bedeutend, sich entwickelte, so war es, weil Prohibitivzölle es ihr möglich machten, die eigenen Fabrikate im Inlande abzusetzen. — Dazu kam noch der Vortheil leichter Verbindungen mit einem Theile der südlichen Grenzen nach den türkischen Gebieten, wohin noch zu Anfang dieses Jahrhunderts fremde Industrie nur spärlich den Weg zu finden im Stande war. — Später, als letztere diesen Markt betrat, verlor Oesterreich an seiner Ausfuhr und machte selbst in bedeutenden Zweigen, wie Glas, einen Rückschritt, der vielleicht nicht mehr gut zu machen ist. Diejenigen Fabrikate, welche vermöge der örtlichen Verhältnisse in Oesterreich dem Auslande gegenüber wohlfeiler hergestellt werden konnten,

behaupteten ſich immer mehr auf ausländiſchen Märkten und fanden ihren Weg nach Deutſchland oder über Deutſchland nach entfernteren Handelsgebieten. Dieſer Abſatz rief einen einſeitigen Aufſchwung der nördlichen Fabriken hervor, fiel aber in die Hände fremder Kaufleute, welchen auch der Gewinn zuſtrömte, der unter andern Verhältniſſen dem Inlande zugefallen wäre, wenn reger Handelsgeiſt ſich darin hätte entwickeln können. Die ſüdlichen Provinzen des Reiches ſammt den anſtoßenden türkiſchen Gebieten waren durch den Mangel an entſprechenden Communicationen mit dem Meere und mit dem Norden der Monarchie beinahe gänzlich vom Verkehre abgeſchloſſen. Sie konnten nur theilweiſe und auf Umwegen durch fremde Gebiete die reichen Producte eines jungfräulichen Bodens zur Ausfuhr bringen, und dieſe Ausfuhr kam weder dem öſterreichiſchen Handel noch den öſterreichiſchen Häfen und ihrer Schifffahrt in dem Maße zu Gute, als dies naturgemäß hätte ſein können. Die Bevölkerungen dieſer ſüdlichen Provinzen konnten folglich nie die Mittel erringen, um den gefühlten Bedürfniſſen an induſtriellen Erzeugniſſen zu genügen, blieben auf einer verhältnißmäßig tiefen Culturſtufe und konnten zur Belebung der heimatlichen Induſtrie nicht beitragen.

Sobald die mangelnden Communicationen in Angriff genommen wurden und zum Theil beendet und benutzt werden konnten, entwickelte ſich regeres Leben, aber dieſe Communicationen ſind ſelbſt in der jetzigen Zeit kaum in ſolcher Ausdehnung und Richtung beendet, um dem hier angedeuteten Uebelſtande abhelfen zu können.

Man verſprach ſich viel von der Eiſenbahnverbindung Trieſts mit dem Inneren der Monarchie, aber auch in dieſer Beziehung entſprachen die anfänglichen Erfolge nicht den gehegten Hoffnungen, da die Gewohnheit und der Mangel eines mit den Kräften der Monarchie bekannten tüchtigen Handelsſtandes dahin führten, die Geſchäfte in kleinem Maßſtabe zu betreiben und dieſelben nur einzelnen Provinzen oder Städten des Inlandes oder nächſten Auslandes anzupaſſen, was gerade nur den Beweis von der Unzulänglichkeit unſerer induſtriellen Erzeugungen lieferte.

Dabei ſchob der Handelsſtand die Schuld auf die Induſtriellen, welche als träge, eigenſinnig und nicht verläßlich dargeſtellt wurden, während dieſe Induſtriellen den Handelsſtand mit eben ſo viel Recht und Unrecht anklagten, daß derſelbe ſich

nur mit Importgeschäften abgebe und dadurch der heimischen Industrie Wunden schlage, die sie nicht zu heilen im Stande ist. Man klagte, daß unsere Haupthäfen Freihäfen seien, wo die inländische Waare, sobald sie dahin gelangte, nicht mehr ohne Zoll oder große Schwierigkeiten im Inlande verkauft werden könne.

Sowohl Handel als Industrie wendeten sich in ihrem gegenseitigen Groll an die Regierung. Der Eine war für Abschaffung von Zöllen und Plackereien von Seite der Finanzbehörden, die Andere für diese Zölle zum Schutze der inländischen Fabrikate, und beide zeigten auf ganz richtige Weise, daß sie ohne die verlangten Begünstigungen nicht bestehen können. Jede Begünstigung des Einen rief Entrüstung bei dem Anderen hervor und das traurige Resultat war, daß dadurch die Regierung bei beiden Theilen unbeliebt wurde, daß sie sich an eine Bevormundung gewöhnte, welche dem öffentlichen Verkehre schadet und daß dieselbe gezwungen ist, diejenigen Maßregeln aus eigener Initiative zu ergreifen, welche umgekehrt von der Industrie und dem Handel der Regierung vorgeschlagen werden sollten.

Der Handel, welcher sich unter solchen Verhältnissen meist nur mit der Einfuhr beschäftigen konnte, war nicht in der Lage, die Kräfte des eigenen Landes in Thätigkeit zu erhalten; dieses Land verlor dadurch an Reichthum im Vergleich zu seinen steigenden Bedürfnissen und die Industrie fiel in die Hände fremder Kaufleute und fristete ihr Leben, indem sie auf unnatürlichen Wegen nach äußerem Absatz strebte.

Die Production, theilweise durch Monopol gehemmt und ohne Verkehrswege, konnte keine Entwicklung hoffen und blieb auch seither bei den reichsten Bodenverhältnissen in ihrer Kindheit.

Die Schifffahrt endlich, welche nur auf Grundlage einer Ausfuhrsmöglichkeit auch für eine entsprechende Einfuhr sorgen und auf diesem Wege sich kräftigen und entwickeln kann, blieb auf enge Grenzen beschränkt, und nur der Drang der Küstenbevölkerung, deren Bodenverhältnisse für Betreibung von Agricultur höchst ungünstiger Natur sind, nach einer Beschäftigung auf dem Meere vermochte es, eine Kauffahrerflotte aufrecht zu erhalten, die, um bestehen zu können, zumeist fremden Interessen dienen muß. Wir werden durch fremde Schiffe mit Colonialwaaren und Industrie-Erzeugnissen anderer Länder versehen, weil dieselben meist mit Rückfracht hieherkommen, während sie in der

Regel, vom eigenen Mutterlande befrachtet, in die Lage kommen, diejenigen Gegenstände direct oder indirect auf fremden Gebieten einzutauschen, die sie bei ihrer Rückkehr uns bringen. Wir sind aber in dieser Beziehung so weit gekommen, daß selbst die geringe Ausfuhr aus inländischen Häfen nach entfernten Gebieten oft mit fremden Schiffen geschehen muß, daß also selbst dieser Gewinn in fremde Hände gelangt.

Bei dem Umstande aber, daß die Mercantilmarine weniger Beschäftigung mit heimischer Ausfuhr findet, bleibt sie im Inneren der Monarchie unbekannt und unbeachtet, sie gelangt zu keinem Einflusse bei der Regierung, wird aus diesem Grunde nicht entsprechend geschützt, und die Kriegsmarine, welche diesen Schutz gewähren soll, ist ein unverstandenes Ding, das immer zwischen Leben und Tod schwankt, bald als unnöthig erachtet, bald wieder als erforderlich angesehen, immerwährenden Fluctuationen ausgelegt, Millionen kostet, die nach diesem Systeme zu keinem bedeutenden Resultate zum Nutzen des Staates geführt haben.

Hieran reiht sich in natürlicher Folge eine Unkenntniß des Seewesens bei den höheren Organen der Regierung, welche eine Abneigung gegen die maritime Entwicklung des Staates hervorruft, zu complicirten Institutionen führt und die Amtswirksamkeit der ausübenden Behörden trotz ihres besten Willens hindert, was zuletzt bedeutende Geldopfer ohne entsprechenden Nutzen bedingt.

Daß unter solchen Verhältnissen die Intelligenz und Ausbildung an der Küste gering sind und auch im Inneren leiden müssen, daß trotz unserer natürlichen Schätze und einer starken Bevölkerung kein Wohlstand herrscht, daß endlich die Finanzen des Staates zerrüttet sein müssen, dürfte schon aus dem mangelhaften Handelssystem zu erklären sein.

Wien selbst, die Hauptstadt des Kaiserreiches, mit ihren Geldkräften und ihrem bedeutenden Verbrauch, besitzt keine eigentlichen Handelshäuser größerer Wichtigkeit, solche sind nur an der See und vorzüglich in Triest zu finden, wo durch Lage und Thätigkeit der commerciellen Bevölkerung der Grund zu einem Handelsemporium für die Monarchie gelegt ist.

Aber Triest ist aus den oben angeführten Gründen und zum Theil mit Rücksicht auf dessen Entstehungsart den Handelsbeziehungen der Monarchie entrückt und meist nur mit Einfuhrhandel beschäftigt, hat es also bisher übernommen, mehr die Monarchie

mit den von Außen kommenden Waaren und Producten zu versehen, als für die Ausfuhr, also für die Kräftigung der inländischen Industrie und somit für den Wohlstand der Bevölkerung zu sorgen.

Triest als wichtigster Hafen der Monarchie, als größter Handelsplatz Oesterreichs, hat aber zu eigenem und zu allgemeinem Nutzen die Aufgabe zu lösen: Die österreichische Industrie und Production und die österreichische Schifffahrt zu heben, dadurch das wirkliche Handelsemporium für den Kaiserstaat, für die zum Theile jungfräulichen Hinterländer zu werden, der Vermittler des Verkehres zu sein zwischen In- und Ausland.

Der Zeitpunkt scheint gegenwärtig ein günstiger zu sein, weil die Verluste, welche der Triester Handelsstand durch die Entwerthung der Valuta bezüglich der Einfuhr erleidet, mindestens zum Theile durch den Nutzen gedeckt werden könnten, welcher bei der Ausfuhr österreichischer Fabrikate, die eben in dieser entwertheten Valuta bezahlt werden, zu erlangen ist.

Denn die Fabrikate und ebenso die Producte sind in Oesterreich nicht um den ganzen Belauf der Entwerthung in der Valuta theurer, sie sind vielmehr, in Silber gerechnet, wohlfeiler geworden.

Ich war selbst Zeuge, wie in Brünn zum großen Theile durch fremde Kaufleute Alles aufgekauft wurde, was nur für sie Werth haben konnte, und es sollen die Fabriken Mährens bedeutende Bestellungen erhalten haben, die eben nur ihren Grund in der Entwerthung des Papiergeldes haben dürften.

Vortheile, wie die besprochenen, welche fremden Kaufleuten zu Gute kommen, sollten logischer Weise auch für den Triester Kaufmann als solche erscheinen. Diese Fabrikate und Producte aber, welche in diesem Falle das Inland zu größerer Thätigkeit und Ausdehnung des Geschäftes anspornen, werden jedenfalls in Zukunft, wenn einmal der Uebelstand der Valuta beseitigt sein wird, in Folge der gegenwärtigen Arbeitsvermehrung vollkommener und wohlfeiler werden, so daß der Handel mit österreichischen Fabrikaten dennoch ein lohnender bleiben kann. Uebrigens dürften Handelsverbindungen, welche gegenwärtig eingeleitet werden, für die Folge unberechenbare Vortheile bieten, wenn der Suez-Canal zur Ausführung kommen sollte.

Der Triester Handelsstand, dessen Gebahren zumeist von der Einfuhr abhängig ist, muß aus diesem Grunde alle Anstrengungen

machen, um den Exporthandel an ſich zu reißen, die Handelsbewegung in Oeſterreich zu leiten und überhaupt in die Hand zu nehmen. Gott hilft nur Jenem, der ſich ſelber hilft.

Die Aufgabe, welche geſtellt wird, iſt eine große, eine ſchwierige, ſie bedingt die Vereinigung der beſten Geiſtes- und Geldkräfte des Trieſter Handelsſtandes, ſie iſt aber auch im höchſten Grade lohnend, nicht nur für die einzelnen daran betheiligten Individuen, ſondern für das geſammte Kaiſerreich.

Bildet ſich auf dieſe Art ein Handelsmittelpunkt für Oeſterreich, in welchen ſowohl die induſtriellen wie die Schifffahrtsintereſſen auslaufen, iſt eine Geſellſchaft von Männern gebildet, welche, ſobald es vortheilhaft erſcheint, ihre Geldkräfte dem großen Handel widmet und von den Induſtriellen das zu verlangen im Stande iſt, was zu Nutzen und Frommen des einen und des anderen Theiles auf fernen Märkten Abſatz finden und die eigene Handelsſchifffahrt beſchäftigen kann, dann iſt der Zeitpunkt gekommen, in welchem Handelsverträge Oeſterreichs mit anderen Staaten von größerem Nutzen ſich erweiſen können, dann wird die Verſendung von Muſtern durch Expeditionen, welche der Staat veranſtaltet, ihre beſten Früchte tragen, indem erſt nach einer ſolchen vorläufigen Vereinbarung der Anhaltspunkt geboten wird, um gleichzeitig Handelsverbindungen mit fremden Gebieten einzuleiten und in den wichtigſten derſelben permanente Handelsagenten aufzuſtellen.

Was nützt es in der That, daß im Allgemeinen das Publikum erfahre, einzelne Handelsartikel ſeien bei uns wohlfeiler als anderswo zu haben, dieſelben könnten in Indien, China und Auſtralien mit Vortheil abgeſetzt werden, wenn nicht Hoffnung vorhanden iſt, daß dieſer Abſatz wirklich eingeleitet werde?

Derlei Notizen, welche in Zeitungen oder ſonſtwo im Drucke erſcheinen, ſind ſolange von keinem praktiſchen Werthe, als eine Möglichkeit der praktiſchen Benützung derſelben nicht vorliegt.

Der Fabrikant wird ſie allenfalls mit Intereſſe leſen, wird ſeine Betrachtungen darüber anſtellen, manchen frommen Wunſch daran knüpfen; dabei bleibt es aber, denn er ſelbſt hat keine Zeit, die ganze Sachlage einer genauen Prüfung zu unterziehen, überdieß weiß er nicht, was die Fracht koſtet, welche Zeit zur Verſendung geeignet iſt, wie viel ein Schiff aufnimmt, auf welche Weiſe er ſich mit einem Rheder verſtändigen und wem er ſeine

Waare senden soll; er kennt weder die Anforderungen der Schiffahrt und die Gesetze und Gebräuche im Seewesen, noch die Verhältnisse des Handels der fremden Gebiete und hat keine Ahnung, in welcher Weise er zu seinem Gelde kommen könne u. s. w. Uebrigens wird der Fall selten vorkommen, daß ein Fabrikant die Ladung eines ganzen Schiffes liefern kann, er muß sich mit anderen verständigen, was zeitraubend ist und oft den Zweck verfehlt. Wie mit dem Fabrikanten, so geht es mit dem Producenten und aus diesem Grunde ist der Kaufmann als Vermittler aufgestellt, dafür erzogen und mit den erforderlichen Kenntnissen und Erfahrungen ausgestattet. Wer soll überdies in Ländern, wie Indien, China, Australien Bestellungen an österreichische Fabrikanten machen, die er nicht einmal dem Namen nach kennt?

Die Handelshäuser in jenen Gegenden sind in der Regel Filialen von großen Handelshäusern in Europa und haben jedenfalls feste Beziehungen zu den heimischen Küsten, wo ihnen die Verhältnisse bekannt sind und wo sie selbst wieder Vertrauen erwecken.

Bei den großen Entfernungen, die sie von Europa trennen, können sie nur in seltenen Fällen Bestellungen veranlassen, weil ihnen der augenblickliche Standpunkt der Geschäfte in Europa nicht bekannt ist; sie beschränken sich also nur darauf, für den muthmaßlichen Bedarf des Mutterlandes zu sorgen und ihre Correspondenten in Europa von dem voraussichtlichen Bedarf der Handelsgebiete, in welchen sie thätig sind, in Kenntniß zu setzen und erwarten dann die Sendungen, die oft an ihren ursprünglichen Bestimmungsorten gar nicht abgesetzt werden.

Es ist einleuchtend, daß unter solchen Verhältnissen die österreichische Industrie und Production nicht so berücksichtigt wird, wie es der Fall wäre, wenn unser eigener Handelsstand die österreichische Handelsbewegung leiten würde.

Was uns also vor Allem mangelt, ist die Initiative von Seite des Handelsstandes, und zwar des Triester Handelsstandes, der mit den Sendungen zur See vertraut und von den hiezu erforderlichen Einleitungen und Maßnahmen volle Kenntniß hat.

Die Einleitungen und Vorbereitungen zu einer Expedition nach den chinesischen Gewässern von Seite der Regierung wären nicht vollständig und fruchtbringend, wenn nicht gleichzeitig der Handelsstand in Triest solche Maßregeln treffen würde, die einen

Erfolg verſprechen können. Man wünſcht mit Recht, daß Handels- und Induſtrie-Agenten der Expedition beigegeben werden ſollen und ich bin auch der Meinung, daß ſelbſt die von mir angegebene Anzahl mit Vortheil vermehrt werden könnte. Aber welche Aufgabe ſoll dieſen Handels- und Induſtrie-Agenten zu Theil werden? Es iſt wahr, daß durch eine ſolche Sendung Individuen erzogen werden, welche in der Folge der Zeit für die Ausbreitung des Handels weſentlichen Nutzen bringen können, aber ich glaube kaum, daß es die Auslage der Regierung lohnen würde, wenn nur dieſer Zweck erreicht würde. Für dieſen Zweck allein wäre es eigentlich Sache der Induſtrie und des Handels, ſelbſt zu ſorgen und die Regierung aus dem Spiele zu laſſen. Die Regierung kann und darf Anſtrengungen beſonderer Art nur dann machen, wenn dieſelben ihren Zweck vollkommen zu erreichen verſprechen, wenn z. B. in unſerem Falle wirkliche Handelsverbindungen in Folge der Abſendung von Handels- und Induſtrie-Agenten zu erwarten wären. So lange aber uns die Grundlage, das heißt ein hiezu fähiger und thätiger Handelsſtand fehlt, ſo lange keine ſolchen Maßregeln getroffen werden, um die von den Agenten erhaltenen Mittheilungen ohne weiteren Zeitverluſt nutzbar zu machen, wird der Zweck der Regierung nicht erreicht werden und nichts weiter von der Expedition zu erwarten ſein, als daß vielleicht eine gelehrte Abhandlung über die Vortheile des Handels mit transatlantiſchen Ländern geboten werde.

Nach meinem Dafürhalten wären folgende Maßregeln einzuleiten, um die Expedition ſo nutzbar als möglich zu machen und dem Handel und der Induſtrie Oeſterreichs eine, wenigſtens im Vergleiche mit der Gegenwart glänzende Zukunft zu bereiten.

1. Hätte ſich in Trieſt eine Handelsgeſellſchaft mit dem erforderlichen Betriebscapital (allenfalls auf Actien gegründet) zu bilden, welche ſowohl für Ausfuhr öſterreichiſcher Fabrikate und Producte, als für entſprechende Einfuhr mit möglichſter Benützung nationaler Schiffe nach und von überoceaniſchen Hafenplätzen und Küſten thätig zu ſein hätte.

Es bliebe indeß der Geſellſchaft unbenommen, auch den Export- und Importhandel in den näheren Meeren zu betreiben, falls ihr dies von Vortheil ſchiene.

2. Wären von Seite der Geſellſchaft Handelsagenten in den wichtigſten Hafenplätzen zu beſtellen, welche dieſelbe an dieſen

Orten repräsentiren können und zur Gründung von Filialhäusern, wo es vortheilhaft erscheint, den ersten Grund legten.

3. Die Gesellschaft hätte die Regierung anzugehen, für die schleunigste Beendigung der Eisenbahn von Steinbrück nach Sissek und allenfalls auch für die Regulirung der Save sorgen zu wollen, weil es im ersten Augenblicke der Gesellschaft schwer sein würde, ohne Zuhilfenahme von Productensendungen regelmäßige directe Verbindungen mit anderen Handelsgebieten einzugehen.

Triest könnte unter günstigen Umständen bei dem Reichthume der südlichen Provinzen des Kaiserreiches an Naturproducten bedeutende Vortheile für sich und die ganze Monarchie erzielen und selbst die Wichtigkeit der Mündungen der Donau um ein Bedeutendes verringern, was der kaiserlichen Regierung nur von Nutzen sein kann.

4. Müßten in Triest solche Anstalten getroffen werden, um einen entsprechenden Stapelplatz von Waaren und Producten aus dem Inlande zu errichten, welcher als innerhalb der Zolllinie bestehend angesehen werden müßte, um den daselbst aufgestapelten Waaren und Producten die freie Verbindung mit dem Inlande zu sichern.

5. Könnte eine Waarenhalle errichtet werden, worin die Muster der Fabrikate und Producte Oesterreichs aufgestellt würden. Dabei müßten die jeweiligen Preise nach dem üblichen Maße oder Gewichte und die Angabe ersichtlich sein, ob und wieviel der entsprechenden Waare vorräthig liege, oder binnen welcher Zeit vom Augenblicke der Bestellung gewisse Quantitäten geliefert werden könnten.

6. Wäre die kaiserliche Regierung zu bitten, alle jene Erleichterungen in der Behandlung der Waare im Ausfuhrszolle und im Landtransporte eintreten zu lassen, welche sowohl zu ihrem als zum Vortheile des Handels ersprießlich erscheinen.

7. Die Handelsgesellschaft würde nach vorausgeschickter Vergleichung der Preise inländischer Waare und ähnlicher bereits im Auslande verkaufter, Bestellungen im Inlande machen und für die weitere Versendung nach Gutdünken Sorge tragen.

Indessen wäre die Möglichkeit einer Betheiligung großer Fabriken an der Benützung der Docks nach gepflogenem Einvernehmen mit der Handelsgesellschaft und nach Erfüllung der von dieser gestellten billigen Bedingungen nicht auszuschließen.

Der österreichische Handel mit und über Aegypten. *)

(1869.)

Schon in unserer ersten Jugend lehrt man uns, daß Europa auch aus dem Grunde den hohen Stand der Cultur und der Arbeit erlangt hat, weil es die größte Küstenentwicklung unter allen Continenten besitzt, das heißt, weil es diese größte Küstenentwicklung zu verwerthen verstand. Man sollte denken, daß dieser Lehrsatz auch localer Anwendung fähig sein sollte, das ist aber bei uns noch nicht der Fall gewesen. Wir vermeiden es gerne, die Folgen einer solchen Vernachlässigung aufzuzeichnen, sie sind einfach und in die Augen springend für den, der sehen will und kann.

Erst in neuerer Zeit scheint man, wenn auch eben nicht auf dem kürzesten Weg, Entschlüssen entgegenzureifen, welche mehr Leben in unseren Handelsverkehr nach der Meeresseite hin bringen werden und die wir alle zu unterstützen aus allen Kräften versuchen sollten.

Die erste und wichtigste Maßregel in Anhoffnung der Communicationen zu Lande sollte sich auf die Entwicklung unserer Seedampfschifffahrt beziehen. Der österreichische Lloyd, der Repräsentant derselben, macht in letzter Zeit Anstrengungen, welche Anerkennung verdienen, wenn sie mit Ausdauer und mit Sachkenntniß fortgesetzt werden und nach allen Richtungen hin Anwendung fänden. Vorläufig wurden die schwachen Anfänge zur Verbesserung der früheren absurden Tarifsysteme reichlich belohnt, und wir zweifeln nicht, daß die Finanzlage der Gesellschaft eine weit günstigere werden könnte, wenn man auf dem eingeschlagenen Weg rüstig vorwärtsstreben wollte. Aber noch immer ist Zaghaftigkeit und Anwendung halber Maßregeln zu sehr in den Vordergrund gerückt. Wir begreifen dies indessen und halten es für eine Folge der schweren Fehler, welche in früherer Zeit begangen wurden und die nun gut gemacht werden sollen.

Aber wie die Baumwolle nunmehr zu einem Verkehrsartikel von Bedeutung für den Lloyd geworden, so sollte derselbe sich weiter wagen und den Kaffee, die Gewürze und andere Güter in gleicher Weise behandeln, um den österreichischen Bedarf in der

*) Aus der „Allgemeinen Zeitung".

Weise zu decken, wie es naturgemäß wäre. Man sollte denken, daß eine Frachtzunahme von zwei- bis dreimalhunderttausend Centnern, das heißt von 10.000 bis 15.000 Tonnen, für den Lloyd, wenn auch anfänglich nur ein kleiner Theil davon sich realisiren ließe, doch immerhin lockend genug sein müßte, um durch zweckmäßige Tarifänderungen bezüglich der entsprechenden Güter den Verkehr in dieser Richtung zu fördern. Die anfängliche Aengstlichkeit der Kaufleute, welche zum Handel mit zunächst nur kleinen Quantitäten führt, darf den Lloyd nicht abhalten, die erforderlichen Maßregeln zu treffen, und es ist ein verfehltes System, bei Artikeln, deren Verkaufszukunft gesichert ist, darauf zu bestehen, daß gewisse größere Transportmengen gesichert werden, um Herabsetzung des Frachttarifes zu erlangen. Die Lloydgesellschaft muß mit den statistischen Ausweisen in der Hand zu ermessen wissen, welche Güter einen steigenden directen Verkehr ertragen können, und hat sie einmal dieselben erkannt, so muß sie trachten, den directen Handel damit dadurch zu fördern, daß sie ihre Tarife und Begünstigungen dem Verkehrsgut und nicht der Quantität anpaßt. Geht man auf andere Weise vor, so dreht man sich in einem Kreis, aus welchem nicht herauszukommen ist. Der Kaufmann findet es nicht lohnend, ohne Begünstigung von Seite der Lloydgesellschaft den directen Handel mit Kaffee, Gewürzen und anderen Gütern des fernen Ostens zu versuchen. Die Lloydgesellschaft will die Begünstigung nur dann eintreten lassen, wenn der Kaufmann, aus dem Stadium des Versuches tretend, größere Quantitäten zum Transport sicherstellt.

Die Lloydgesellschaft soll keine automatische Maschine sein, sie muß mit Einsicht und Voraussicht handeln und die Zukunft im Auge behalten. Das heißt aber blind an Systemen halten, bureaukratisch verfahren, wenn man weiß, daß die Monarchie z. B. an Kaffee 400.000 bis 500.000 Centner verbraucht, daß davon nur 83.847 Centner von Triest eingeführt, und daß aus den reichen Kaffeeländern des Ostens, in der Richtung des Verkehrs der Lloydschiffe, 369 Centner! nach Triest geliefert werden — wenn man, sagten wir, das weiß und dennoch an der Sicherung größerer Transportmengen festhält, um Frachtermäßigungen zu ertheilen, deren Nichtertheilung zu gar keinem Zweck führt. Denn ist auf den Schiffen kein Raum für Kaffee vorhanden, so können die Begünstigungen nicht verwerthet werden, weil ohnehin nichts

aufgenommen werden kann; ist aber Raum vorhanden, so fährt man mit diesem leeren Raume herum, wenn man die Begünstigungen nicht für alle Quantitäten eines zukunftsreichen Artikels eintreten läßt.

Das scheint uns wenigstens ziemlich deutlich zu sein, und wir meinen sogar, daß die Richtigkeit dieser Anschauung keinem Zweifel unterworfen sein kann, und daß es auch für die Lloyd-gesellschaft keiner besonderen Denkthätigkeit bedarf, um zu diesem gleichen Resultate zu gelangen. Die Eröffnung des Suez-Canals, möge man sie in die nächste Zukunft, im Laufe dieses Jahres oder in jenen des nächsten versetzen, ist eine Thatsache, mit welcher wir unbedingt zu rechnen haben.

Der Lloyd wird deshalb sobald als möglich regelmäßige Verbindungen mit Port Said einrichten müssen. Das genügt aber nach unserer Ansicht noch keineswegs, um alle Vortheile des directen Handels und Verkehrs selbst zu ernten.

Ob nun der Lloyd die Kräfte und Mittel besitzt, um sich bei eröffneter Seeverbindung zwischen dem rothen und dem mittelländischen Meere des directen Verkehrs mit Suez-Dschedda, Bombay, Ceylon und anderen Häfen der uns näher gerückten ostafrikanischen, arabischen und ostindischen Küsten zu bemächtigen, wissen wir nicht.

Das ist aber gewiß, daß, wenn wir überhaupt in den Weltverkehr eintreten wollen, dieser directe Verkehr für Oesterreich eine Nothwendigkeit ist, daß derselbe für unseren Handel und für dessen Unabhängigkeit von den indirecten Bezugsquellen des größten Theils unserer Colonialwaren eine Lebensbedingung genannt werden darf.

Oesterreich ist in der Lage, schon von den nächsten Gebieten am rothen Meere, von Bombay und Ceylon, eine Einfuhr im Gewichte von mindestens 450.000 Centnern, das heißt von 22.000 Tonnen jährlich, beziehen zu können, was gleich zwölf großen Dampfschiffladungen gerechnet werden darf.

Es würde mithin genügende Fracht vorhanden sein, um eine eigene Dampfergesellschaft zu gründen, wenn nur die Einfuhr berücksichtigt wird. Was die Ausfuhr dahin, das heißt nach Ostindien und den Küsten des rothen Meeres anbelangt, so dürfte es für den Anfang schwer halten, zwölf analoge große Dampfschifffrachten abzusetzen. Wir glauben indeß, daß die Nachfrage

nach österreichischen Ausfuhrproducten in dem Maße zunehmen würde, als die directe Einfuhr sich größer gestaltet, und daß sie am Ende auch an jenen Küsten die Ausdehnung zu nehmen im Stande ist, wie gegenwärtig nach Aegypten, wo wir in gleicher Weise mit Nationen concurriren müssen, die wir für übermächtig in der Industrie zu halten gewohnt sind.

Wir möchten indeß vorläufig davon absehen, und nur bemerken, daß, wenn nicht anders, eine lebhafte Durchfuhr aus Deutschland und aus der Schweiz unsere Schifffahrt reichlich für das entschädigen würde, was ihr in der ersten Zeit an Frachten aus Oesterreich-Ungarn etwa mangeln sollte. Nur müßte auch zu diesem Ende unser Communicationswesen dem Weltverkehr angemessen vervollständigt werden, sonst laufen wir Gefahr, die Brennerbahn nur zum Vortheile Italiens und seiner Verbindung (an einer allerdings hafenlosen und gefahrvollen Küste) mit dem mittelländischen Meere gebaut zu haben. Es ist hier nicht der Ort, um das für Oesterreich passendste Eisenbahnnetz zu besprechen. Wir haben das in früherer Zeit an andern Orten gethan; die gegenwärtige Regierung strebt, wie es scheint, endlich an, mit dem Meere in bessere Verbindung zu treten und mit solchen Ländern Europa's in directere Berührung zu kommen, für welche der Weg über österreichisches Gebiet der für sie und für uns vortheilhafteste zum Zwecke des Welthandels ist. Wir kommen sehr spät dazu, aber es ist doch besser, endlich anzufangen, als auch fernerhin die Hände in den Schooß zu legen.

Unserer Ansicht nach wäre eine Unterstützung der Regierung zur Bildung einer Dampfschifffahrts-Gesellschaft für das Rothe Meer und Indien in der ersten Zeit erforderlich. Würde das Anlagecapital mit 5 Procent für die ersten 5 Jahre garantirt werden so glauben wir, daß dies genügen würde, um die Besiegung der Anfangsschwierigkeiten zu ermöglichen, sei es nun, daß der Lloyd dieses neue Unternehmen in die Hand nähme oder eine unabhängige Gesellschaft sich bildete.

Wir hören mit großer Befriedigung von der Bildung einer Austro-Aegyptischen Bank, aber wir glauben, daß, wenn es sich dabei nur um eine Geldbank handeln sollte, wenn die Unterstützung und Förderung des Handels, des directen Handels, nicht in dem Maß ihr Zweck sein sollte, wie es die Steigerung unseres directen Verkehrs erforderte, sich dann eine solche Bank kaum lange ihres

Lebens freuen dürfte. Sollte dieſelbe aber den Handelsintereſſen ihr vorzüglichſtes Augenmerk ſchenken, ſo möchten wir ihr den Rath ertheilen, den directen Handel mit dem Oſten nicht aus dem Auge zu laſſen und Plätze, wie Bombay und zum Theil auch Colombo mit in Berückſichtigung zu ziehen. Daß dabei die Verhältniſſe des Handels und der Schifffahrt in Betracht gezogen und maritime wie commercielle Erfahrungen geſammelt werden müſſen, liegt auf der Hand, und daß nur Männer die Leitung eines ſolchen Inſtituts übernehmen dürfen, welchen Handel und Schifffahrt nicht fremd ſind, verſteht ſich von ſelbſt. — Nur die Vernachläſſigung des directen Handels und des Meeres hat Oeſterreich bisher zu keiner größeren Entwicklung im Verkehrsweſen gelangen laſſen. Der Fehler, der aber hier im Großen begangen wurde, darf ſich bei einer Geſchäftsgeſellſchaft nicht wiederholen, die, wenn ſie reichlichen Gewinn ernten, blühen und erſtarken will, vorzugsweiſe auf die Ausbeutung des Handels und des Verkehres angewieſen iſt.

Wir möchten hier kurz andeuten, welche Gegenſtände nach unſerer Anſicht und perſönlichen Erfahrung in der Ausfuhr von Oeſterreich über Suez Wichtigkeit zu erlangen im Stande ſind:

1. Weine und Biere. Unſere Rothweine, beſonders auch die leichten, wie der Böslauer, halten in Flaſchen die tropiſchen Klimate vollkommen gut aus und können auf reichen Abſatz rechnen. Das Bier würde wahrſcheinlich in kurzer Zeit das engliſche Bier verdrängen, jedenfalls die Concurrenz vollkommen aushalten.

2. Stahl und Eiſen, roh und verarbeitet, könnten mit der Zeit ein Ausfuhrartikel von einiger Bedeutung werden, da die Transportkoſten zu unſeren Gunſten ſprechen, wenn auch die Urſprungskoſten gegenwärtig höher als anderswo ſtehen. Es wird für Oeſterreich eine Zeit kommen, in welcher unſere Eiſenwerke einen Abſatz nach außen brauchen werden, um die gegenwärtige Betriebshöhe einhalten zu können.

3. Butter, welche unſere Alpenländer ſchon jetzt auf den Markt bringen ſollten.

4. Papier, deſſen Ausfuhr nach Aegypten gegenwärtig ſchon eine bedeutende Höhe erreicht hat.

5. Baumwollwaaren und Schafwollwaaren, mit welchen wir wahrſcheinlich auf den oſtindiſchen Märkten die Concurrenz aus-

halten können, insbesondere wenn wir die Baumwolle direct von dorther beziehen.

6. Lederwaaren im Allgemeinen. Die bisherige Ausfuhr derselben nach Aegypten beweist, daß sie gegenüber anderen Erzeugnissen genügenden Absatz finden können.

7. Seilerwaaren.

8. Tischlerwaaren, Einrichtungen aller Art.

9. Wagen.

10. Musikalische Instrumente.

11. Holzwerkzeuge und geschnitzte Waare.

12. Glaswaaren, insbesondere Glasglocken für Lichter im Freien, von welchen ein sehr großer Verbrauch in den tropischen und subtropischen Ländern gemacht wird.

13. Steinmetzarbeiten, als Thürstöcke, Steinstufen, Kamine u. dgl. Diese Gegenstände könnten direct am Meere, bei den herrlichen Steinbrüchen in Istrien, angefertigt werden und würden in den englischen Colonien guten Absatz finden. Bekanntlich haben in englischen Häusern die Einrichtungen solcher Art alle die gleiche Form und die gleichen Proportionen.

14. Mehl. Unser Mehl wird in Ostindien überall den Mehlgattungen aus andern Gegenden vorgezogen und als das vorzüglichste anerkannt.

15. Zwieback. Die rege Schiffsbewegung, welche in den indischen Gewässern stattfindet, wo Provisionen für lange Ueberfahrten gemacht werden, macht es möglich, an guten Fabrikaten reichen Absatz zu erzielen, der nicht minder reichen Gewinn bei guter Qualität derselben abwirft.

16. Olivenöl. Um hierin einen größeren Absatz möglich zu machen, müßte allerdings vorher für eine bessere Bereitung des Oels in Istrien und Dalmatien gesorgt werden.

17. Stearinkerzen. In diesem Artikel wären im Orient wie in Ostasien glänzende Geschäfte zu machen, wenn die Fabrikanten des Inlandes den Anforderungen der consumirenden Bevölkerungen gerecht zu werden suchten, was bisher niemals geschehen ist.

18. Zündhölzer, für die Tropenländer, in gut schließenden blechernen Schachteln zu 1000 Stück versendet, um sie vor Feuchtigkeit zu schützen. Wohlfeile Gattungen von Schwefelreibhölzchen fänden reichlichen Absatz bei den zahlreichen ärmeren

Classen, welche gegenwärtig mit schlechter französischer und englischer Waare vorlieb nehmen.

19. Porzellan-Gegenstände. Unsere Porzellan-Tischeinrichtungen aus Böhmen und Schlesien sind so geschmackvoll und wohlfeil, daß besonders die minderen Sorten sich leicht einen Markt in Ostasien und in englischen und holländischen Colonien erringen werden.

20. Spielkarten, wovon freilich die feineren nach englischem Muster verfertigt werden müßten, das, obwohl geschmacklos und unpraktisch, dennoch beliebt ist.

21. Wohlfeile Uhren, Kurzwaaren aller Art, Spielereien.

22. Kunstgegenstände, Photographien ꝛc.

23. Eßwaaren in Büchsen, mit Inbegriff der Fische, für die besseren Classen der Bewohner und zur Schiffsverproviantirung.

Ueberhaupt finden bei den Bevölkerungen solche Waaren guten Absatz, welche, weil sie wohlfeil, dem Bedürfnisse der untersten Classen zu dienen im Stande, oder welche für die höheren Classen der Gesellschaft bestimmt sind und den Forderungen der europäischen Lebensweise entsprechen. Die Europäer leben allerdings in jenen Ländern nur verhältnißmäßig in geringer Anzahl, aber sie sind durchschnittlich sehr reich und zeigen einen Hang zum Wohlleben, der nur aus Europa befriedigt werden kann. Die Handarbeit für europäische Waaren und Erzeugnisse ist an Ort und Stelle so theuer, daß davon nur in den äußersten Fällen Gebrauch gemacht wird.

Außer der angesiedelten europäischen Bevölkerung muß aber auf die wechselnde Schiffsbevölkerung Rücksicht genommen werden, welche die erstere bedeutend überwiegt. Wir glauben somit durch gute Gründe zu der Annahme berechtigt zu sein, daß der Ausfuhrhandel Oesterreichs nach den Ostländern der Erde ein sehr gewinnreicher und bedeutungsvoller werden könnte, wenn unsere Industriellen von einer mit den Verhältnissen jener Länder wohl vertrauten Kaufmannschaft geleitet würden.

Dazu ist es aber vor Allem nöthig, den Blick nach Außen zu wenden, das Einzelleben des Staates in Mitte der Reiche dieser Welt aufzugeben und zu bedenken, daß der wahre Fortschritt der Menschen nur durch den ausgedehntesten Austausch von geistigen und materiellen Gütern gefördert werden kann. Wir müssen uns als ein Glied der großen Familie, welche diese Erde

bewohnt, betrachten und aus einer Isolirtheit im Leben, Denken und Arbeiten treten, die zu keinem anderen Ziele als zur Indolenz, zur Beschränkung und zur Verarmung führt. Die Theilung der Arbeit und die Concurrenz im großen Ganzen sind für das Wohl und für das Gedeihen des Menschengeschlechtes und der einzelnen Völkerschaften desselben eben so wichtig wie in kleineren Gemeinschaften, und der Ehrgeiz, der Drang nach Wissen und nach der Erkenntniß darf sich keine Grenzen setzen, sollen die Völker nicht untergehen oder dem Chinesenthum entgegengeführt werden. Und selbst dieses Chinesenthum ist für lange Zeit nur da möglich, wo es sich um Bevölkerungen von zwei- bis dreihundert Millionen Menschen handelt, deren Gebiet ein so großes ist, daß sie lange Zeit sich selbst zu genügen vermögen. Die Abschließung aber sowohl in materieller als in geistiger Beziehung führt gleichwohl selbst bei so großen Bevölkerungen oder auf ausgedehnten Gebieten immer zum Stillstand in der Civilisation oder zum relativen Rückgange, zur Ausbeutung der eigenen Völker von Seiten einzelner Classen derselben und zum Despotismus, sei es nun in politischer oder volkswirthschaftlicher Beziehung. Beide Despotismen legen der Entwicklung der Menschen Fesseln an, und hindern diese letzteren, die ihnen vom Schöpfer verliehenen Eigenschaften zum besten ihrer selbst zu verwerthen.

In früherer Zeit, wo die Völker des Continents noch nicht auf jener mercantilen Höhe standen, die sie heutzutage zu erreichen vermögen, gingen alle Unternehmungen von der Regierung direct oder indirect aus, denn diese konnte meist allein über die geistigen und technischen Kräfte verfügen, welche die Vorbedingungen zur Anbahnung regeren Verkehres sind.

Es gab eine Zeit, in welcher Oesterreich-Ungarn von einer erleuchteten Regierung, jener der großen Kaiserin Maria Theresia, auf diese Bahn geleitet wurde. Damals hatten wir in Cadiz Handelsfilialen zur Verwerthung unseres Mehles, unserer Tücher und Leinwande, unserer Weine, unseres Glases nach Amerika und nach Westafrika. Damals wurden Handelsstationen an der Ostküste Afrika's, auf den Nikobaren, an der ostindischen Küste errichtet und unsere Münzen beherrschten den Orient bis tief in das Innere von Afrika und am Rothen Meere. Heute noch ist der Maria-Theresia-Thaler selbst in Dschedda (ein Marie-Theresia-Thaler = 25 türkischen Piastern, ein Maria-Theresia-Thaler

= 38 Current-Piaſtern = 5½ Fr.) und theilweiſe auch in Suez die Münzeinheit, in welcher Geſchäfte gemacht werden, zum Beweiſe der Handelsthätigkeit, welche damals von Oeſterreich ausging, um Kraft und Gut in jenen Ländern zu verwerthen. Die Spuren des Maria-Thereſia-Thalers finden ſich noch immer in den oberen Nilgegenden bei Völkern, die heutzutage von der Exiſtenz Oeſterreichs keine Ahnung haben.

Dieſes Monument der Größe jener hohen Frau ſichert uns aber heute noch eine Aufnahme in den Gebieten des Rothen Meeres, Arabiens und Afrikas, die zum Gedeihen unſeres Handels, mächtig beitragen könnte, indem es uns von dem Zwange befreit, eine fremde Maske zu wählen, um unſer Geſchäftsleben dort zu begründen.

Der Suez-Canal.

Bericht an den Handelsminister Ritter v. Plener.

(1869.)

Auf die Gefahr hin, Wahrnehmungen niederzuschreiben, welche Euer Excellenz bereits aus eigener Anschauung bekannt, oder durch Andere mit größerer Vollständigkeit zum Ausdrucke gelangt sind, erfülle ich meiner Ansicht nach eine Pflicht, indem ich einen kurzen Bericht über meine Reise durch den Suez-Canal Euer Excellenz zum beliebigen Gebrauche vorlege. Die Verhältnisse unter welchen diese Reise gemacht wurde, die Aufregung, in der sich an Ort und Stelle sowohl die Bevölkerung Aegyptens, als alle Zugewanderten aus Europa bewegten, die Unordnung und Verwirrung, in die Schiffe und Menschen geriethen, endlich die gänzliche Rücksichtslosigkeit, mit welcher Personen höheren Ranges behandelt wurden, wenn sie sich nicht vordrängten oder nicht besonders empfohlen waren, überhaupt aber die daraus entspringende selbstständige Handlungsweise jedes Einzelnen — mögen als Entschuldigungsgründe angesehen werden, wenn meine Berichterstattung lückenhaft und unvollständig ausfällt. Meinem ernsten Streben nach Aufklärung und Sammlung von nützlichen Erfahrungen konnte ich, in dem wirren Treiben einer unterhaltungssüchtigen Menge, in dem ungestümen Jagen nach neuen Eindrücken und in Mitte einer regellosen Bewegung, nicht entsprechen, bin aber auch nicht im Stande, das Wenige vorzulegen, was in wissenschaftlicher Beziehung geleistet werden konnte, weil ich die Beobachtungen noch nicht erhalten habe, welche der nautische Oberinspector Herr Robert Müller auf meine Bitte auszuführen die Güte hatte. —

Uebrigens begriff ich bald, nachdem wir auf dem Lloydschiffe „Minerva" Alexandrien am 12. November erreicht hatten, daß es sich bei der mir übertragenen Leitung einzelner Persönlichkeiten der österreichischen Eingeladenen nicht so sehr darum handeln konnte, in Gemeinschaft mit denselben nützliche Zwecke zu erreichen, als ihnen eine Art Reisemarschall zu sein, wozu ich leider wenig Fähigkeiten besitze.

Ich suchte gleichwohl mich auch dieser Aufgabe zu entledigen, wenn ich auch fühlte, daß mir besonders in Aegypten jene Au-

torität gegenüber den dortigen Behörden fehlte, welche ich mir selber nicht schaffen, und die mir nur in Folge höherer Anregung wenn überhaupt zuerkannt werden konnte.

Nach ein paar Tagen Aufenthalt in Alexandrien, während welcher es hieß, wir würden auf einen geeigneten Dampfer der ägyptischen Regierung eingeschifft werden, erhielten wir die Weisung, statt dessen uns auf den „Masr" zu begeben, ein Schiff von 340 Fuß Länge und an 20 Fuß Tauchung, zu einer Reise nach China, aber in keinem Falle zur Durchfahrt des Canals tauglich.

Am 16. November in Port Said angekommen, stellte ich sämmtliche Eingeladene aus Oesterreich-Ungarn Sr. Majestät dem Kaiser und König vor, dann Sr. Hoheit dem Khedive und dem Erbprinzen von Aegypten.

Von da an bis zum Abend desselben Tages blieben wir in der Ungewißheit, was weiter mit uns geschehen sollte. Endlich hieß es, der ägyptische Dampfer „Garbie" sei für die österreichisch-ungarischen Eingeladenen bestimmt und die Ueberschiffung hätte am folgenden Morgen (17. November) stattzufinden. Ich erfuhr gleichzeitig durch den Commandanten des „Masr", Fregatten-Capitän Federigo, daß der Dampfer „Garbie" nicht viel kleiner als der „Masr" wäre und daß mit vieler Vorsicht gefahren werden müsse, um überhaupt mit demselben den Canal zu passiren. Andere Dampfer seien übrigens nicht zur Verfügung, daher der Versuch mit dem „Garbie" gemacht werden müsse.

Während ich die Sachlage besprach und überdachte, meldete sich ein Adjutant aus dem kaiserlichen Hoflager, welcher mir die Nachricht brachte, daß Se. Majestät der Kaiser die Gnade gehabt, mir es freizustellen, mich auf einem der österreichischen Kriegsschiffe „Helgoland" oder „Hum", welche zur Durchfahrt bestimmt waren, zu diesem Zwecke einzuschiffen. Ueberzeugt, daß ich nur bei Benützung eines dieser kleinen Schiffe und bei der voraussichtlichen Mitwirkung der Officiere am Bord meinen Zweck der Durchschiffung des Canals und der Prüfung der Einzelheiten erreichen konnte, während ich nicht im Stande war, den übrigen österreichischen Herren von irgend einem Nutzen zu sein, versäumte ich nicht, mich für die Annahme des allerhöchsten Antrages dankerfüllt zu erklären, damit wenigstens meinerseits über den Canal eingehend berichtet werden könne. — Ich behielt mir vor,

mich nach der Ankunft in Suez eventuell mit den anderen Herren zu vereinigen, obschon das Ziel meiner Thätigkeit dort bereits erreicht war und viele der Herren sich entschlossen hatten, noch länger in Aegypten zu verbleiben, während meine Absicht dahin ging, sobald wie möglich nach Oesterreich zurückzukehren.

Mittlerweile geschah es, daß der Dampfer „Garbie" trotz der angemessenen Tiefe des Fahrwassers auffuhr und nicht einmal Ismaila erreichen konnte, wohin die Eingeladenen mittels Booten gelangten, und daß mindestens der größte Theil derselben mit der Eisenbahn direct nach Cairo sich begab. Das konnte ich weder hindern noch ändern und so betrachtete ich das Band gelöst, welches mich früher an eine Gesellschaft fesselte, die unter den gegebenen Umständen keineswegs meiner bedurfte.

Die Eröffnung des Canals geschah aus mannigfachen Gründen zu einer Zeit, in welcher derselbe noch nicht vollendet war, so daß einzelne Vertiefungs-Arbeiten noch während der Festlichkeiten und kurz vor der Durchfahrt der Schiffe ausgeführt wurden.

Die Verkleidungen der Ufer sind meistens unfertig geblieben, die normale Breite des Canals von 100 Metern an der Oberfläche und 22 Metern an der Sohle nicht überall erreicht, ebenso wenig die bestimmte Tiefe von 8 Metern durchgehends hergestellt worden.

Aus diesen Gründen war es geboten, mit größter Vorsicht zu steuern, um nicht aus dem mit Holzstöcken sorgsam bezeichneten Tiefwasser zu gelangen und selbst in diesem die Mitte einzuhalten. Ebenso konnten Schiffe, die über 17 bis 18 englische Fuß Tauchung besaßen, die Durchfahrt nicht unternehmen, ohne Gefahr zu laufen, bei eintretender Ebbe auf den Grund zu laufen.

Die Ufer verlaufen jetzt noch in der Regel in einer schiefen Ebene an der Oberfläche des Wassers, so daß die Verdrängung dieses letzteren durch fahrende Schiffe eine Seitenbewegung derselben hervorruft, die sich auf den trockenen Sand fortsetzt und bei dem erfolgenden Zurücktreten, wenn auch in geringfügiger Weise, feste Theile mit sich nimmt, welche im Laufe der Zeit die Tiefe des Canals beeinträchtigen können.

Nur senkrechte, gut verkleidete Wände, welche mindestens $1\frac{1}{2}$ Fuß unter die Oberfläche des Wassers reichen, könnten diesem Uebelstande entgegenwirken.

Indeß mag bemerkt werden, daß bis Ismaila an 50 bis 60, von da bis Suez an 40 bis 50 Schiffe, wovon einzelne 16 bis 17 Fuß Tauchung erreichten, ungefährdet durchfuhren und daß nur Ungeschicklichkeit und Unaufmerksamkeit in der Steuerung sowie die herrschende Verwirrung, Ordnungslosigkeit und der völlige Mangel an Disciplin, Ursache waren, wenn manche unter ihnen auf die Ufer fuhren, statt das richtige und gut bezeichnete Fahrwasser zu verfolgen.

Dabei wehte fast immer ein frischer Westwind, welcher aber das Einhalten des Fahrwassers durchaus nicht hinderte. In jenen Fällen, in welchen keine Stockungen durch Auffahren Einzelner vorkamen, fuhren die Schiffe oft auf kleinen Entfernungen von einander mit einer Geschwindigkeit, die in keinem Canale gestattet wäre. So erreichte die Fahrt nicht selten über 9 Seemeilen in der Stunde, während fünf bis sechs Seemeilen das Maximum der Geschwindigkeit sein sollte.

Dadurch ist es erklärlich, daß bei einer so langen Reihe nach einander fahrender Schiffe eine abnorme Wasserbewegung im Canale stattfand, welche die Ufer dort, wo dieselben weniger vollendet waren, schädigen mußte. Aber selbst diese Wasserbewegung war nicht im Stande, größere Zerstörungen der Ufer herbeizuführen, weil der Sand oder vielmehr Wüstenstaub bei Benetzung compact wird und den nachfolgenden Wellen keine Angriffspunkte darbietet.

Uebrigens wird auch im Leben des Canals ein solcher Fall nicht wiederkehren und man kann vollkommen darüber beruhigt sein, daß Beeinträchtigungen der Tiefe aus diesem Grunde nicht stattfinden werden, zumal auch die Breite des Canals gleichmäßig und die Verkleidungen der Ufer dort, wo es erforderlich ist, entsprechend hergestellt werden dürften.

Bekanntlich ist die erste Hälfte des Canals von Port Said bis Ismaila verhältnißmäßig vollständiger ausgeführt, als die zweite, obschon auch diese erste Hälfte nicht überall die bestimmte Breite erreicht und selbst die Tiefe insbesondere bei El Guisr nach den Messungen auf dem Dampfer „Gargnano" (wahrscheinlich bei Ebbe) kaum 18 Fuß englisch erreichen soll.

Die zweite Hälfte ist, die Bitterseen abgerechnet, noch weit entfernt von ihrer Vollendung. Schon die Einfahrt vom Timsah-See in dieselbe ist erst in letzter Zeit verlegt und eben nur zur

Noth hergestellt worden. Hier war es aber, wo die Unordnung und herrschende Verwirrung ihren höchsten Punkt erreichten. Kaum waren die Yachten in den Canal eingefahren, so setzten sich alle übrigen Schiffe in Bewegung und suchten sich gegenseitig den Vorrang streitig zu machen. Die Folge davon war, daß nur wenige in den Canal einfahren konnten, die anderen aber die Nacht hindurch im Timsah-See vor Anker bleiben mußten, weil ein Paar der Streitenden aufgefahren waren und die Einfahrt vollständig verlegten. Nur einem glücklichen Zufalle ist es zu verdanken, daß keine größeren Unfälle vorgekommen sind. Sobald aber die Ordnung wieder hergestellt war, ging es in diesem zweiten Theile des Canals mit den Schiffen ohne Anstand vorwärts und wir erreichten ohne Zwischenfälle die Bitterseen, eine erneute Schöpfung unserer Zeit, das erste landschaftliche Bild, welches sich dem Reisenden seit Port Said darbot. Noch vor wenigen Monaten trockene Flächen, auf welchen Salzkrystalle abgelagert waren, Ueberreste aus der Verdunstung der früheren Seen, bilden dieselben nun eine Wasseroberfläche von drei bis vier deutschen Quadratmeilen und ein Fahrwasser bis zu 50 Fuß Tiefe, welches letztere wahrscheinlich nach Auflösung des Salzes auf dem Grunde noch zunehmen wird. Diese Wasseroberfläche wird ohne Zweifel von dem wohlthätigsten Einfluß auf die Umgegend sein, weil die durch die große hier herrschende Wärme hervorgerufene Verdunstung und Feuchtigkeit der Luft einer Vegetation zu Gute kommen wird, welche bei anderweitiger Bewässerung Wüstenstrecken in blühende Gärten und ertragsreiche Felder umwandeln muß. An eine Versalzung ist wohl so lange nicht zu denken, als sowohl vom mittelländischen wie vom rothen Meere ein Zufluß durch den Canal gestattet ist. Insbesondere erzeugt das rothe Meer mit seiner nicht unbedeutenden Fluth periodisch abwechselnde Strömungen von ziemlich großer Geschwindigkeit, welche fortwährend den Ersatz der durch Verdunstung verminderten Wasserhöhe in den Bitterseen bewirken.

Der Gewinn, der durch die Herstellung der Bitterseen und des ebenfalls früher trockenen Timsah-See's für das Land erreicht wird, ist zwar kein augenblicklicher, aber unzweifelhaft ein großer für kommende Geschlechter; ja, wenn man bedenkt, mit welcher Vegetationskraft diese Länder und dieser scheinbar unwirthliche Sandboden gesegnet sind, so könnte bei einer genügenden Be-

völkerung ſchon in wenigen Jahren ein erfreuliches Reſultat erzielt werden. Den Beweis dafür liefert die im Werden begriffene Stadt Ismaila, eine prächtige Oaſe in der Wüſte.

Schon jetzt ſoll es am Iſthmus öfter regnen, und ich habe ſelbſt am 21. November bei Gelegenheit der Eiſenbahnfahrt von Suez nach Cairo das hier ſeltene Schauſpiel eines vollſtändigen Regenbogens genoſſen, wobei der Himmel zum größten Theile mit dichten Regenwolken bedeckt war und ſichtbar Regen zur Erde fiel, auch dort, wohin der Regenbogen nicht reichte.

Als wir mit dem „Hum“ die Bitterſeen und das durch Leuchtthürme bezeichnete Fahrwaſſer in denſelben verließen, dunkelte es ſchon. Wir fuhren aber dennoch, wie an dem Abende vor dem Einlaufen in dem Timſah-See, noch bei Nacht weiter, denn ein herrlicher Vollmond beleuchtete unſere Fahrſtraße, die bei einiger Aufmerkſamkeit gut eingehalten werden konnte. Endlich ankerten wir auf erhaltenen Befehl in der Nähe der Ausfahrt bei Suez, weil, wie es hieß, der Dampfer „Peluſe“ der Suezcanal-Geſellſchaft mit deren Direction am Bord, zum fünften Male während der ganzen Fahrt, aufgefahren war, was unglaublich ſchiene, wenn man nicht wüßte, daß eben dieſer Dampfer am ſchlechteſten ſteuerte, weil, wie man behauptete, das Schiff durch Verſetzung von Gewichten vorne und hinten auf gleichen Tiefgang gebracht wurde, was natürlich deſſen Steuerfähigkeit beeinträchtigt haben muß.

Abgeſehen davon, daß andere Schiffe gleicher Tauchung, namentlich ein vor dem „Hum“ fahrender italieniſcher Dampfer von 16 Fuß Tiefgang ungefährdet ihren Weg durch den Canal fanden, bemerke ich, daß ich die Tiefe des Canals, allerdings bei einer oft engeren Sohlenbreite, nur an zwei Orten geringer fand als 24 bis 25 engliſche Fuß. Nach unſeren Meſſungen wurden bei Schaluf nur 18 bis 19 engliſche Fuß bei ſteigendem Waſſer vorgefunden, während aus den Lothungen des Dampfers „Grignano“ nur 17 bis 18 engliſche Fuß hervorgehen würden.

Die auf die Vertiefung der noch nicht vollendeten Strecken bezüglichen Arbeiten ſind übrigens im Gange und dürften auch dieſe in kurzer Zeit jedem Kauffahrer, der nicht mehr als 19 bis 20 Fuß Tiefgang beſitzt, kein Hinderniß entgegenſtellen.

Der Canal iſt bei alledem jetzt ſchon für alle Merkantilſchiffe mittlerer Größe, von etwa 1200 bis 1500 Tonnen Gehalt, befahrbar, ſobald dieſelben nicht mehr als 17 Fuß engliſch beladenen

Tiefgang in Anſpruch nehmen. — In der That weiß man dies ſo gut, daß in England und Schottland eine große Anzahl ſolcher Schiffe in Bau ſteht, um mit denſelben den Canal zu befahren, und daß auch der öſterreichiſche Lloyd anfangs des künftigen Jahres die erſten Verſuche zu Fahrten nach Bombay mit Schiffen von 1500 Tonnen Gehalt zu unternehmen beabſichtiget.

Rechnet man aber mit dem Warenverkehre, wie er thatſächlich ſtattfindet und nicht mit Verkehrslinien, wie jene der Peninsular and Oriental S. N. Company, welche mit Schiffen von mehr als 2000 Tonnen fährt, und ſowohl dem Frachtenverkehr, wie dem Poſt- und Perſonendienſte nach Anforderung der engliſchen Regierung zu entſprechen hat — ſo iſt es bekannt, das Schiffe über 1500 Tonnen in Oſtaſien keine ſonderlich guten Geſchäfte machen, während kleinere des Vortheiles einer baldigen Verfrachtung theilhaftig werden und größere Thätigkeit entwickeln können.

Was ſpeciell Oeſterreich betrifft, ſo werden wir wohl kaum, vorläufig und für mehrere Jahre, in den Fall kommen, größere Schiffe als jene des Lloyd für unſeren oſtaſiatiſchen Handel zu bedürfen. Für uns hat alſo der Canal ſchon jetzt einen großen praktiſchen Werth, den wir nicht außer Acht laſſen dürfen, ſollen wir endlich im Weltverkehr jenen Platz einnehmen, welcher der Größe und Macht der Monarchie entſpricht und von der Natur aus zugewieſen iſt.

Die Häfen von Port Said, Ismaila und Suez ſind jetzt ſchon ihrem Zwecke entſprechend hergeſtellt und bedürfen nur jener allmähligen Vervollſtändigungen, welche theils techniſch geboten, theils von dem ſich in der Zukunft entwickelnden Verkehre abhängig ſind, alſo für kommende Zeiten maßgebend ſein werden. Was die Befürchtung betrifft, daß der Vorhafen von Port Said ſich aus dem Grunde verſchlammen werde, weil der durch die Zwiſchenräume des aus großen Blöcken beſtehenden weſtlichen Dammes durchdringende Sand und Schlamm im Hafen Untiefen erzeugen werde — ſo darf man wohl annehmen, daß dieſe Erſcheinung nur im Anfange ſtattfinden, in der Folge aber gänzlich aufhören werde, da die Zwiſchenräume durch den Sand und Schlamm ausgefüllt werden müſſen. Uebrigens wird ſich an der weſtlichen Seite des genannten Dammes, wie es bereits die Erfahrung gelehrt, feſtes Land bilden und der künſtliche Hafen ſich zu einem natürlichen umgeſtalten. Auch iſt die Befürchtung ſtarker Wellen-

bewegung bei stürmischen Nordwestwinden nicht gerechtfertigt und dürfte einer solchen, wenn sie auch vorkäme, durch eine unbedeutende Verlängerung des westlichen Dammes vorgebeugt werden.

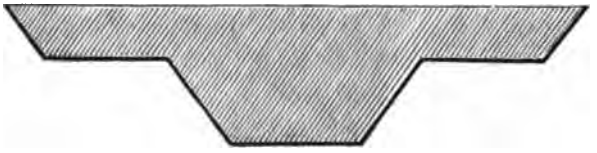
Wenn es aber auch keinem Zweifel unterliegt, daß insbesondere für die Mittelmeerstaaten der Canal jetzt schon verwerthet werden könnte, so ist nicht zu verkennen, daß der Canal selbst mancher Vervollständigungen bedarf, welche für dessen Rentabilität und größere Benutzbarkeit von unwiderleglicher Nothwendigkeit sind.

Wie ich schon erwähnt, darf man keine Zeit verlieren und es müssen die Normal-Dimensionen des Canals unbedingt hergestellt werden.

Aber selbst diese Normal-Dimensionen sind nicht überall genügend, wenn der Canal für den Weltverkehr, also für einander häufig begegnende Schiffe und unter allen Bedingungen benützbar sein soll.

Angenommen, daß die normale Breite von 100 Meter an der Oberfläche und von 8 Meter Tiefe hergestellt wäre, so müßte erstens diese Tiefe auf den Ebbestand sich beziehen, zweitens die Breite der Sohle genügend sein, um zwei Schiffen mäßiger Größe das Ausweichen zuzulassen. Nun ist aber diese Sohlenbreite auf 22 Meter herabgesetzt worden, während die ersten Projecte sie auf 44 Meter festsetzten.

Würde ferner bei 22 Meter Sohlenbreite der Canal sich gleichmäßig nach oben zu bis auf 100 Meter Breite ausweiten, so würde für Schiffe, welche zum Beispiel fünf Meter tauchen, also eine Tiefe von 5½ bis 6 Meter bedürfen, diese letztere in einer Breite von 40 bis 44 Meter gefunden werden. Aber der Canal hat gegenwärtig keine von der Oberfläche bis zur Sohle gleichlaufenden Wände unter derselben Neigung, sondern stellt



sich im Durchschnitte, wie in der vorliegenden Figur, dar. Seine Tiefe ist also nur in der Mitte erreicht, an den Seiten aber bloß scheinbar und kaum überall für größere Boote oder Barken

benützbar. Dieses tiefere Rinnsal in Mitte eines untiefen Canals ist gegenwärtig unregelmäßig hergestellt, würde es aber auch, wie vorauszusehen ist, in kurzer Zeit dem Durchschnitte gemäß in gleicher Breite und Tiefe ausgebaggert werden, so kann es dennoch für die große Schifffahrt, welche sich hier aus dem mittelländischen und aus dem rothen Meere kreuzt, nicht ganz angemessen erachtet werden, zumal die natürlichen und künstlichen Ausweicheplätze, welche auf je 20 Kilometer, also auf nahe 10 Meermeilen, von einander entfernt sind, zu weit von einander liegen, um Zeitverluste größerer Art zu vermeiden, selbst bei der Annahme, daß die Fahrt zweier oder mehrerer einander kreuzender Schiffe ordnungsmäßig vor sich gehen sollte, was kaum vorauszusetzen ist, wenn man auf alle Zufälligkeiten der Fahrt und des Wetters Rücksicht nimmt. Namentlich der zweite Theil des Canals zwischen Ismaila und Suez und in noch höherem Grade jener zwischen den Bitterseen und Suez bedürfen unbedingt einer Verbreiterung des normalen Fahrwassers, an welcher übrigens, wie es scheint, gearbeitet wird. Die Ebbe und Fluth im rothen Meere beträgt gegen 8 Fuß, jene des Mittelmeeres nicht viel mehr als 2 Fuß im Mittel, bei normalem Wind und Wetter.

Eine Ausgleichung zwischen diesen Höhen muß geschehen, und wenn auch die Seen zwischen beiden Endpunkten des Canals auf die dadurch hervorgerufenen periodischen Strömungen mildernd einwirken, so wird in jedem Falle die Strömung, welche sich herstellt, vorwiegend von Süden nach Norden fühlbar sein, weil selbst bei gleichzeitigen Fluthen in beiden Meeren noch immer ein Höhenunterschied von 6 Fuß im Durchschnitte auszugleichen ist.

In der That sagte mir der Lootse, daß selbst in dem Stücke von Ismaila nach Port Said die vorwiegende Strömung von Süden nach Norden gerichtet ist, und daß nur bei starken nördlichen Winden im Mittelmeere diese Strömung durch Stauung nahezu unfühlbar gemacht, ja oft näher an Port Said verkehrt wird.

Wie es sich aber auch mit der sich so mannigfach complizirenden Erscheinung der Ebbe und Fluth im Canale verhalten mag, gewiß ist, daß die Ebbe und Fluth des rothen Meeres im Canal um so fühlbarer sein muß, je näher man diesem Meere steht, und daß im letzten Stücke von den Bitterseen bis Suez eine beachtenswerthe periodisch abwechselnde Strömung platzgreifen muß. Wir haben in diesem Theile des Canals im letzten Dritt-

theile bei Suez eine wechselnde Strömung (bei Vollmond) beobachtet, welche 3½ bis 4 Seemeilen in der Stunde an Geschwindigkeit besaß und merkwürdiger Weise ohne merklichen Stillstand beim Fluthwechsel in die entgegengesetzte Richtung überging. — Der Lootse meinte, daß diese Strömung bis fünf Meilen in der Stunde erreicht, und daß sie erst in der Nähe der Bitterseen und bei nördlichen Winden abgeschwächt wird.

Abgesehen also von der regelmäßigen, sehr schwachen Strömung, welche durch die Verschiedenheit der Temperatur und der Dichtigkeit des Wassers im rothen und im Mittelmeere hervorgerufen werden muß, und abgesehen von den oft bedeutenden Aenderungen, welche die wehenden Winde hervorbringen werden, hat man mindestens in dem letzten Stücke zwischen den Bitterseen und dem rothen Meere auf Wasserbewegungen Rücksicht zu nehmen, welche auf die Steuerung der Schiffe sehr großen Einfluß üben, weil bekanntlich bei gleicher Richtung der Strömung und der Schifffahrt letztere um so schwieriger durch das Steuerruder in einer bestimmten Linie erhalten werden kann, je stärker die mitgehende Strömung im Verhältniß zur Geschwindigkeit ist, mit welcher das Schiff fahren darf oder kann.

Je unsicherer die Steuerung des Schiffes und je größer die Geschwindigkeit desselben ist, um so breiter muß aber das Fahrwasser sein.

Um so nothwendiger ist ein solches breiteres Fahrwasser, wo es sich um größere Segelschiffe handelt, welche von einem Dampfer geschleppt und von der Strömung in ihrer Steuerfähigkeit beeinflußt werden.

Ich glaube kaum, daß es möglich sein könnte, praktisch verwerthbare Resultate zu erlangen, ohne die Sohlenbreite des Canales in diesem letzten Stücke auf die ursprünglich festgesetzte Breite von 40 bis 45 Meter herzustellen und ohne daß dem Canal eine nach oben zu sich erweiternde Breite gegeben würde.

Ist die Ausweichefähigkeit der Schiffe durch Einhaltung engerer Dimensionen beeinträchtiget und selbst für Schiffe bis zu 1500 Tonnen und 16 bis 17 Fuß Tauchung nur an den Ausweichepläßen gegeben; bleibt ferner das Fahrwasser des Canals für solche Schiffe so schmal, wie es gegenwärtig der Fall ist, — so werden die Unfälle und Stockungen des Verkehres auf demselben sich verhältnißmäßig mehren und die Durchfahrt der Schiffe einen

Zeitverlust erfahren, welcher den Vortheil des Canales selbst für Schiffe aus dem Mittelmeere, und namentlich für arme Frachten, illusorisch machen könnte.

Bei dem nahezu unhaltbaren Frachtsatze von 10 Francs per Tonne Tragfähigkeit des Schiffes, und nicht der Ladung, könnte nur die Zeitersparniß einigen Ersatz für näher gelegene Handelsgebiete darbieten. Jeder Tag aber, der im Canal unnütz und vielleicht mit Vermehrung der Auslagen zugebracht wird, verringert nothwendiger Weise das Gebiet, für welches der Canal im Handel und Verkehre einen Vortheil gegen den Seeweg um das Kap der guten Hoffnung verspricht. Es liegt also im Interesse der Rentabilität des Unternehmens, wenn, abgesehen von dem übertriebenen Frachtsatze, der Canal so hergestellt wird, daß der Schifffahrt die geringsten Schwierigkeiten, Zeitverluste und Auslagen im Allgemeinen verursacht werden und der Canal wird meines Erachtens keinen entsprechenden praktischen Werth für den *großen Weltverkehr und Handel* besitzen, so lange die Bedingungen leichter, unaufgehaltener und billiger Schifffahrt nicht erfüllt werden.

Das Werk, welches wir zu bewundern Gelegenheit hatten, und dessen Lebensfähigkeit, dessen Nutzen für die civilisirte Welt von vorurtheilslosen Menschen nicht in Zweifel gestellt werden kann, dieses Werk würde seines größten Vortheiles für den Handel und Verkehr beraubt werden, wenn es sich selbst oder allein der ägyptischen Autorität überlassen würde, wenn die zunächst betheiligten europäischen Staaten keinen directen Einfluß auf dasselbe zu nehmen vermöchten oder ihre Unterstützung in einem Augenblicke versagen würden, in welchem der größte Theil der Arbeit gethan ist und es sich nur um Vervollständigungen handelt, die, wenn auch unbedingt nothwendig, in jedem Falle keine solche Bedeutung besitzen, um die Beendigung derselben und mit ihr die praktische Verwerthung des Canales ernstlich in Frage zu stellen.

Der Gesichtspunkt, unter welchem das ganze Unternehmen zu betrachten sein dürfte, ist ein doppelter. Auf einer Seite ist die Herstellung des Canals Sache einer Privatgesellschaft, welche sich zwar der Unterstützung und Mitwirkung des Khediv's, sowie der Protection Frankreichs zu erfreuen hat, auf der anderen Seite wird dadurch ein Verkehrsweg zu Stande gebracht, welcher zur Ausnützung dem Handel und Verkehr der Culturvölker Europas und zum Theile Amerikas übergeben folglich ein Gemeingut aller

Völker werden ſoll, die überhaupt deſſen Verwerthung erſtreben können.

In dieſer letzteren Beziehung haben zunächſt die Mittelmeerſtaaten ein directes Intereſſe an dem Zuſtandekommen eines praktiſch brauchbaren Canals, und ſind demzufolge berufen, auf dasſelbe einen directen Einfluß zu nehmen.

Eine Einflußnahme iſt aber nicht denkbar, wenn ſich dieſe Staaten kein materielles Recht erwerben, dieſelbe auf ein Privatunternehmen auszuüben, welches, wenn ich nicht irre, auf ihre Unterſtützung angewieſen iſt, ſoll es in der Weiſe, wie es die Intereſſen dieſer Staaten und ihrer Völker erfordert, beendet und nicht etwa ein Monopolsobject einzelner derſelben zum Nachtheile der übrigen werden.

Die Actien des Unternehmens ſtehen ſchlecht, und wenn auch die Canalgeſellſchaft ſich dagegen verwahrt, daß ſie gegenwärtig die Abſicht habe, ein neues Anlehen aufzunehmen, ſo iſt ein ſolches ohne Zweifel in Zukunft vielleicht in nicht zu langer Zeit erforderlich.

Unter dem Eindrucke der bei der Eröffnungsfeierlichkeit gewonnenen Ueberzeugung, daß noch große Arbeiten zu vollenden, alſo auch namhafte Summen erforderlich ſind, haben ſich die Actien nicht gehoben, und ſo groß, ſo unbeſtritten das Verdienſt des Herrn von Leſſeps um das Zuſtandekommen des Unternehmens iſt, ſo bewunderungswürdig ſeine Thätigkeit, Umſicht Ausdauer geweſen, um den Canal in einem Lande zur Wahrheit werden zu laſſen, in welchem jedes Werk, wenn auch beendet, eben ſo ſchnell dem Verfalle preisgegeben wird, ſo glaube ich doch, daß Herr von Leſſeps dem Unternehmen keinen ſchlechteren Dienſt erweiſen konnte, als indem er der Geſchäftswelt zeigte, wie viel neben dem geſchaffenen coloſſalen Werke noch zu deſſen Beendigung zu thun übrig bleibt.

Jedem, dem das Gelingen dieſes weltgeſchichtlichen und nützlichen Unternehmens am Herzen liegt, konnte ſich nur das Bedauern aufdrängen, daß die großen Summen, welche der Khedive für die Eröffnungsfeierlichkeiten in, faſt möchte ich ſagen, maßloſer Weiſe vergeudete, nicht zu Gunſten der Beendigung der Canalarbeiten verwendet worden ſind.

Den Börſen iſt das Gelingen des Unternehmens ziemlich gleichgiltig oder vielmehr inſoweit nur gleichgiltig, als ſie mit

Recht voraussetzten, daß die technische Möglichkeit des Gelingens eines solchen Werkes in unserer Zeit und nach den vorangegangenen Prüfungen und Untersuchungen außer Zweifel stand.

Das, um was es sich bei ihnen vorzugsweise handelt, ist das Capital, welches zur Vollendung erforderlich ist und möglicherweise aufgebracht werden muß. Durch die voreilige Eröffnung eines besonders im sichtbaren Theile unfertigen Werkes, sowie durch die Aeußerungen von Correspondenten beunruhigt, die mit Millionen herumwerfen, ohne eine klare Idee des Ganzen und der zu erfüllenden Bedingungen zu besitzen, konnten die Börsen nicht anders als einer Angst nachgeben, daß die Actien nicht einmal den bisher angenommenen Werth verdienten. Sie begrüßten daher die Eröffnung des Canals mit einer Baisse der Actien.

Man braucht aber nur manche noch vor der Eröffnung des Canals erschienene Zeitungs-Correspondenzen aus Alexandrien zu lesen, um zu begreifen, daß der Geldmarkt durch dieselben nicht ermuthigt werden konnte. Daß man in Alexandrien vom Canale nichts Gutes zu erzählen den Wunsch haben kann, beachteten weder die Correspondenten, noch die Börsen.

Dennoch steht die Thatsache fest: Die Gesellschaft wird zum zweckmäßigen Ausbau des Canals Geld brauchen und ihre ökonomische Lage ist allem Anscheine nach keine blühende.

Ob sie durch ihre eigenen Kräfte im Stande sein wird, das Unternehmen dem Zwecke entsprechend zu Ende zu führen, ist eine Frage, die ich nicht zu beantworten wage; gewiß ist aber, daß die Mittelmeerstaaten vor allen das größte Interesse an dem Ausbau haben müssen und daß es zunächst Frankreich, Italien und Oesterreich sein müßten, welche diesem Interesse Ausdruck verschaffen und einen directen Einfluß auf die nothwendigen Vervollständigungen nehmen sollten.

Ob dies durch feste Uebernahme von Actien des Unternehmens oder aber im gegebenen Falle durch Garantirung einer Prioritätsanleihe geschehen könnte, kann ich von meinem Standpunkte nicht entscheiden, glaube aber, daß eine oder die andere Form der materiellen Unterstützung gewählt werden müßte, um die Beendigung des Canals möglich zu machen.

In jedem Falle sollte diese Unterstützung nicht bedingungslos gegeben, vielmehr getrachtet werden, den möglichst größten Einfluß auf das Unternehmen zu gewinnen.

Zunächſt würde es ſich darum handeln, den Tariffatz von 10 Francs per Tonne, wenn nicht ganz abzulöſen, doch mindeſtens auf die Hälfte herabzuſetzen, dann wäre es aber geboten, die techniſchen Bedingungen feſtzuſtellen, welche bei Vollendung des Canals im Intereſſe der Schifffahrt und des allgemeinen Verkehres erfüllt werden müßten.

Ich glaube, daß es nicht ſehr ſchwierig ſein dürfte, ſich im gegenwärtigen Augenblicke, wo die Möglichkeit des Verkehrs für Seeſchiffe auf dem Canal praktiſch erwieſen iſt, mit der Canalgeſellſchaft ins Einvernehmen zu ſetzen.

Wir leben nicht mehr in einer Zeit, in welcher Handel und Verkehr nur perſönliche Wichtigkeit zu haben ſchienen und einer nicht immer (bei uns wenigſtens) geachteten und beachteten Menſchenclaſſe überlaſſen blieben. Handel und Verkehr ſind vielmehr die wichtigen Hebel geworden, von welchen das Wohl und Wehe der Culturvölker getragen wird und die der Politik der Regierungen die Richtung zu geben vermögen. Die materiellen Intereſſen ſind zu mächtig, als daß es gerathen wäre, ſie in ihren größten Pulsadern unberückſichtigt zu laſſen, als daß es noch anginge, unthätig zuzuſehen, wie Andere für dieſelbe wirken oder ſie auszubeuten ſuchen. Es geht nicht mehr an, ſich mit dem Abfall fremder Thätigkeit zu begnügen, man muß vielmehr ſelbſt eingreifen in das Räderwerk des Welthandels, um den gebührenden Antheil daran zu nehmen.

Aus dieſem Grunde glaube ich, daß es zweckentſprechend wäre, wenn die Mittelmeerſtaaten ihren Einfluß auf eine Verkehrsſtraße ausüben wollten, welche dem ſüdöſtlichen Handelszuge neues Leben verleihen wird, welche factiſch den fernen Orient, die ehemals blühenden Geſtade des Rothen Meeres und die Schätze Indiens, dem alten Europa ſo nahe rückt, daß wir an deſſen Pforten zu ſtehen kommen.

Was Oeſterreich anbetrifft, ſo erlaube ich mir, hier zu wiederholen, daß nunmehr Trieſt (leider unſer einziger activer Hafen) acht Dampfſchifftage von den Tropen entfernt iſt, daß 16 bis 20 Dampfſchifftage genügen, um Bombay zu erreichen, vorausgeſetzt, daß die Durchfahrt durch den Canal keine ungebührliche Zeit in Anſpruch nimmt; daß wir ſchon im Rothen Meere und an der indiſchen Küſte bis Bombay und Ceylon mit faſt allen jenen tropiſchen Producten in directe Berührung kommen,

welche wir mindestens zu 80 Procent auf indirectem Wege einführen, daß wir endlich für unsere Producte und für unsere Industrie eine Erweiterung des Handelsgebietes erwerben, welche, gehörig benützt, von dem günstigsten Erfolge begleitet sein könnte. Man hört oft auch von kaufmännischer Seite, daß wohl eine gesteigerte Einfuhr durch den Ausbau des Canals möglich gemacht werde, daß aber unsere Ausfuhrsfähigkeit noch zu gering sei, um auf volle Schiffsladungen bei der Abfahrt aus den heimischen Häfen rechnen zu können.

Ich glaube, daß dem nicht so ist. Erstens ist es eben nicht nöthig, daß das abgeschlossene österreichisch-ungarische Handelsgebiet allein bei der Befrachtung von Schiffen berücksichtigt werde, ja es lohnt sich gewiß der Mühe, den Transitohandel mit den uns näher liegenden und nicht zum Meere reichenden Gebieten zu nähren und zu fördern; zweitens haben wir selbst die Möglichkeit einer ausgiebigen Ausfuhr, wenn man an maßgebender Stelle sich nur damit befassen würde, auf einer Seite die Bedürfnisse der fremden Handelsmärkte, auf der anderen die Leistungsfähigkeit unseres eigenen Gebietes kennen zu lernen.

Freilich wird es nicht möglich sein, eine volle Schiffsladung von Leinwand oder Lederarbeiten oder Stearinkerzen und Zündwaaren ꝛc. zu erhalten und abzusetzen, aber eben aus diesem Grunde ist es Sache des intelligenten Kaufmannes, in Erfahrung zu bringen, welche Mengen der Handelsartikel verfrachtet werden können und wie die gemischte Ladung beschaffen sein müsse, um auf Absatz rechnen zu dürfen. Ueberdieß besitzen wir Producte und Fabrikate, welchen eine größere Absatzfähigkeit zukommt, z. B. Mehl und Schiffszwieback, deren ausgezeichnete Qualität in der ganzen Welt anerkannt ist, und die an den Küsten des Rothen Meeres, wie an jenen Indiens gesuchte Artikel sein würden. Bretter können mindestens im Rothen Meere Absatz finden. Steine und Steinarbeiten, die in vorzüglicher Qualität an unserer Meeresküste geliefert werden können, würden sich vorzugsweise zu Ballast eignen und besonders in Städten wie Bombay auf einen guten Vertrieb rechnen dürfen. Bier und Wein haben einen guten Markt im Oriente zu erwarten; gemeine Eisenarbeiten, Draht, Nägel, Bleche ꝛc. finden überall Käufer zu verhältnißmäßig guten Preisen. Ebenso gemeine Glasartikel, Lederarbeiten, gemachte Kleider, Stearinkerzen, Zündwaaren, Spiel-

karten, gesalzene Butter, gebrannte Wässer, ja selbst Zucker in Broden, überhaupt alle jene Artikel, welche jetzt schon, wenn auch noch in verhältnißmäßig sehr geringem Maße, nach Aegypten ausgeführt werden. Ja selbst unsere höheren Industrien, welche sich mit der Erzeugung von Leinwand und Wollstoffen abgeben, könnten an vielen Orten die Concurrenz bestehen, wenn mit Thatkraft und Eifer, mit Umsicht und Vorsicht vorgegangen würde.

Wenn man von Bombay spricht, so möge man bedenken, daß eine große Handelsstadt damit gemeint ist, welche mit dem Inneren Indiens durch Eisenbahnen verbunden ist, also ein sehr großes Hinterland, aber auch einen Hafen besitzt, woselbst Hunderte von Schiffen mit einer beweglichen Bevölkerung sich einfinden, welche sich mit Lebensmitteln solcher Art versehen, um damit Monate lang das Auslangen zu finden. Man meint, die europäische Bevölkerung an jenen Küsten sei gering, bedenkt aber nicht, daß sie einerseits verhältnißmäßig reich ist und üppig lebt, andererseits durch die Schiffsbemannungen nicht unerheblich vermehrt wird. Wenn man nur berücksichtigen würde, was England und Holland an Lebensmitteln aller Art, die wir bei einiger Sorgsamkeit in gleicher Weise, oft auch in besserer Gattung und wohlfeiler liefern könnten, nach jenen Gestaden sendet, so kann man kaum glauben, daß es bei uns an Ausfuhrartikeln fehlen sollte. Woran es mangelt, das sind Menschen, welche, kaufmännisch gebildet, die Kenntniß ihres eigenen Handelsgebietes und seiner Leistungsfähigkeit besitzen und gehörig zu verwerthen wissen, welche im Stande wären, die latente Kraft und Fähigkeit des Volkes im Inneren der Monarchie zu wecken und durch ihre Anforderungen unsere Industrien soweit heranzubilden und anzueifern, um mit fremden Arbeitsleistungen auf Märkten zu concurriren, wo wir mit Rücksicht auf die Entfernung im Vortheile sind. Hiezu ist es aber nothwendig, daß eine Kaufmannschaft entstehe, welche auf eigene Rechnung Handel treibt, was bei uns gegenwärtig nur ausnahmsweise geschieht.

Ein anderer Umstand wirkt nachtheilig auf unseren directen Handel und Verkehr ein, nämlich die völlige Unbekanntschaft der Monarchie mit dem Meere und dessen Wichtigkeit für den Verkehr, die geringe Berücksichtigung, welche unseren Küsten vom Inlande geschenkt wird, die schwache Betheiligung des inländischen Capitals an maritimen Handelsangelegenheiten.

Und dennoch liegen die Ausgangspunkte des großen Handels und des directen Verkehrs am Meere und glücklich ist der Staat zu preisen, der eine solche Küste besitzt, die, wenn sie auch keine eigenen Erträgnisse liefert, um vom engeren Finanz-Standpunkte als activ im Staatshaushalte gerechnet zu werden, durch ihre seefahrende Bevölkerung, durch ihre Schiffe und Häfen unseren Wohlstand zu nähren im Stande ist und in eben diesem Staatshaushalte verkehrsthätig und activ aufzutreten vermag und wirklich auftritt. Zwar wird der Verkehr mit den Küsten des rothen Meeres anfänglich der Dampfschifffahrt zu Gute kommen, ich glaube indessen, daß es nicht allzulange währen wird, bis unsere unternehmenden Küstenfahrer mit Segelschiffen das rothe Meer besuchen werden. Denn gelingt es arabischen Seefahrern mit ungelenken Barken eines Gehaltes bis zu 200 Tonnen dieses Meer zu befahren und den Küstenhandel mit Vortheil zu betreiben, wenn gleich sie aller Mittel und Kenntnisse entbehren, deren europäische Seeleute sich bedienen — so schiene es wohl voreilig, die Möglichkeit der Segelschifffahrt im rothen Meere ernstlich in Frage zu stellen. Es ist vielmehr mit einiger Gewißheit vorauszusehen, daß diese Schifffahrt mit mäßigen Küstenfahrzeugen auch vom Mittelmeere reiche Nahrung erhalten wird und daß bei dem Aufblühen der Küstenstädte an der arabischen wie an der afrikanischen Küste der Verkehr mit Segelschiffen bedeutend zunehmen wird. Eine der wichtigsten Vorbedingungen hiezu ist aber die Ermäßigung der Tonnengebühr für Schiffe zu 200 bis 300 Tonnen in solcher Art, daß es denselben möglich sei, nach Bedarf aus dem einen in das andere Meer durch den Canal zu fahren, was allenfalls bei einer Maximalgebühr von zwei bis drei Francs per Tonne geschehen könnte. — Die näheren Untersuchungen der Schiffbarkeit, die Herstellung von guten Seekarten, die Bestimmung der Strömungen und das Studium der meteorologischen Verhältnisse des rothen Meeres nebst der Aufstellung von zahlreichen Leichtthürmen werden zweifelsohne dazu beitragen, der Segelschifffahrt ein Verkehrsgebiet zu eröffnen, welches bisher vorzugsweise von englischen Oceanfahrern als ungeeignet erklärt war. —

Daß auch damit unser directer Verkehr mit dem rothen Meere und Indien in nicht unbedeutender Weise gefördert würde, steht außer Zweifel.

Ich darf mir wohl erlauben, die Ansicht auszusprechen, daß es im Interesse der Regierung liegen würde, alle jene Maßregeln zu ergreifen und zu unterstützen, welche auf die Bildung eines Handelsstandes und auf die Verwerthung unserer eigenen Küste zum Zwecke der Förderung des directen Handels und Verkehrs, sowie auf die Belebung unserer Schifffahrt Einfluß üben können, die Errichtung von Handelsgesellschaften und von Lagerhäusern in den großen Mittelpunkten Oesterreichs möglich machen und endlich zur Vervollständigung solcher Communicationen dienen, welche unsere Küste zu einem integrirenden Theil des Reiches machen und dieselbe nicht wie bisher als einen nahezu fremden Bestandtheil desselben, als eine Art Ausland erscheinen lassen.

Die Concurrenz, welche dadurch zwischen den Häfen am adriatischen Meere entstehen muß, würde heilsam auf die Thätigkeit unseres Handelsstandes zurückwirken, in jedem Falle würden aber vermehrte Verbindungen des Inneren der Monarchie mit der Küste nicht nur ihrer Zusammengehörigkeit praktischen Ausdruck verleihen, sondern auch ein Volk der Cultur zuführen, welches gegenwärtig verwahrlost, seine Kraft zum größeren Theile in inneren Fehden und in der Gefährdung des Eigenthums und des Lebens vergeudet. Diese Küste ist nicht nur von politischem Werth, sondern heutzutage nach Eröffnung des Suez-Canals umsomehr ein kostbarer Theil der Monarchie, als sie uns in Verbindung mit dem bestgelegenen Binnenmeere Europas bringt, als über dieselbe der kürzeste Weg aus dem Mittelpunkte Europas nach dem rothen Meere führt, und als selbst in der Türkei Eisenbahnen in Angriff genommen werden, welche, wenn sie früher als unsere Küstenbahn vollendet würden, einen großen Theil des Verkehres dem adriatischen Meere und speciell unseren Küsten entziehen müßten.

Abgesehen von der politischen Bedeutung dieser Bahn, kann es keinem Zweifel unterliegen, daß dieselbe einen großen Verkehrswerth für den Welthandel beanspruchen könnte, vorausgesetzt, daß bei ihrer Führung auf eben diesen Welthandel und auf die Interessen der gesammten Monarchie Rücksicht genommen würde.

Daß mit allen diesen Maßregeln nicht gezögert werden darf, beweist der Umstand, daß der Suez-Canal schon jetzt für unsere Schifffahrt im Allgemeinen Vortheile gewährt, die sich mit dem Fortschritte der Vervollständigungs-Arbeiten am Canale verhältnißmäßig steigern werden.

Vor Allem ist aber gegenwärtig auf die Herstellung einer Schifffahrtslinie Bedacht zu nehmen, welche bahnbrechend zu wirken vermag und die Mittel besitzt oder erhält, in den ersten Zeiten auszudauern, bis es gelingen kann, einem größeren Handelszug, als gegenwärtig möglich, Eingang und Leben zu verschaffen, wozu genügende Vorbedingungen vorhanden sind.

Der Versuch des österreichischen Lloyd, die Fahrten bis Bombay aufzunehmen, sollte in eine regelmäßige Linie übergehen, bei welcher bestimmte Fahrgeschwindigkeit und Berührung der Hauptpunkte des Verkehrs der Gesellschaft zur Aufgabe gemacht werden müßten. Tritt dieser Fall ein, so wäre zu bedenken, daß mindestens, so lange der hohe Tarifsatz des Canals aufrecht erhalten wird, die Erfahrungen, welche gemacht werden müssen, dem Lloyd Auslagen verursachen dürften, die er anfänglich vielleicht nicht in der Lage sein wird, vollständig aus den erzielten Gewinnen zu decken, daß es also zweckentsprechend sei, eine Staatssubvention für diese Gesellschaft und für diesen Zweck in Anspruch zu nehmen, welche kaum von großer Bedeutung für den Staatsschatz sein kann, wenn man den Nutzen bedenkt, der daraus hervorgehen wird.

Meiner Meinung nach könnte es sich aber nur um eine vorübergehende Unterstützung handeln, welche dadurch begründet ist, daß außer der Lloyd-Gesellschaft keine andere regelmäßige Fahrten aufzunehmen im Stande ist, daß regelmäßige Fahrten mit bestimmter Fahrgeschwindigkeit und mit vorbezeichneter periodischer Berührung festgesetzter Hafenplätze, den Charakter der kaufmännischen Unternehmung alteriren, ob nun die Gesellschaft verpflichtet werde, die Post zu vermitteln oder nicht.

Aber selbst diese Postvermittlung sollte von der Aufnahme der neuen Fahrten des Lloyd nicht ausgeschlossen bleiben, weil es sich bald herausstellen würde, daß dadurch Beziehungen mit Oesterreich und mit Mittel-Europa hergestellt werden, die auf anderem Wege schwerlich zu Stande kämen, jedenfalls aber uns und unseren Interessen Vortheil gewähren könnten.

Eine Postverbindung schafft in der Richtung des Handelszuges immer einen Brief- und Geldverkehr, welcher einer Steigerung fähig ist und von den betreffenden Regierungen nicht vernachlässigt oder aus der Hand gegeben werden sollte.

Bei dieser Linie ist abgesehen von Port Said auch die Berührung von Hafenorten wie Ismaila und Suez, welchen eine große Zukunft nicht abgesprochen werden kann, nicht aus dem Auge zu lassen. — Ismaila insbesondere hat Aussicht, der Centralpunkt des Handels und Verkehrs Aegyptens zu werden und müßte jedenfalls in eine directe Postverbindung mit Oesterreich gesetzt werden, unabhängig von dem theuren Postverkehr Aegyptens. Ist aber einmal der Grundsatz angenommen, daß eine Schiffsgesellschaft einen regelmäßigen Verkehr mit fremden Küsten aufnehme und wird ihr überdies der Postdienst überlassen, so würde es sich auch rechtfertigen lassen, wenn derselben vom Staate besonders in dem Falle eine Unterstützung zugestanden würde, in welchem ihre Frachttarife der von der Regierung im Interesse des Verkehrs gewünschten Ermäßigung unterzogen werden sollten.

Gleichwie es nicht unwichtig wäre, bei Herstellung regelmäßiger Schiffsverbindungen den Postverkehr mit Indien zwischen Oesterreich und jenen Ländern ins Leben zu rufen, so empfiehlt es sich auch Unternehmungen zu fördern, welche den directen Telegraphenverkehr zwischen Aegypten und Oesterreich zu vermitteln beabsichtigen.

Die Verhältnisse haben es leider bisher nicht gestattet, in Oesterreich jene Maßregeln ins Leben zu rufen, welche ich hier flüchtig berührt habe, und die schon seit langer Zeit im Schoße der Regierung gewürdigt werden, gleichwohl dürfte es noch an der Zeit sein, Einiges und das Wichtigste davon zu erlangen, wenn ohne Zeitverlust daran gegangen wird, das Begonnene zu endigen und das Versäumte nachzuholen, insbesondere den Verkehrsverbindungen die vollste Aufmerksamkeit zu widmen, und zwar solchen Verbindungen jeder Art, welche zur Belebung unseres directen Seehandels mittelbar oder unmittelbar beitragen können.

Mit der Möglichkeit des directen Verkehres wird sich derselbe sicherlich einstellen und sich eine Thätigkeit in kaufmännischer Beziehung entfalten, die bisher bei uns zu den frommen Wünschen gezählt werden mußte.

Dazu ist neuerdings die Anregung durch die Eröffnung eines Seeweges geworden, welcher, indem er geschäftlich und commerciell berühmte Meere mit einander verbindet, uns zum Heraustreten aus den gewohnten patriarchalischen Gewohnheiten auffordert, damit auch unsere geistige Thatkraft sich im Handel und Verkehre der Welt und demgemäß im geistigen Fortschritte erprobe und stärke.

Studienreise nach Frankreich, der Schweiz, Deutschland, Belgien und Holland. *)

(1862.)

Am 15. Jänner 1862 erhielt Baron Wüllerstorf den Befehl Sr. k. k. Hoheit des Herrn Erzherzog Ferdinand Maximilian, Obercommandanten Sr. Majestät Kriegsmarine, sogleich aufzubrechen, um verschiedene Theile des europäischen Continentes zu bereisen und die neuesten Fortschritte in der Anwendung von Eisen auf Kriegsschiffen, sowie jene der Eisenindustrie im Allgemeinen näher kennen zu lernen. Dem hierüber erstatteten Berichte ist Folgendes entnommen:

I. Eisenindustrie.

Die Entwicklung, welche die Eisenindustrie in den letzten Jahren in Frankreich genommen, das in früherer Zeit für den Absatz englischer Waare ein so überaus günstiger Markt war, und nun nicht nur unabhängig vom Auslande, sondern mit ihm in Concurrenz zu treten in die Lage gesetzt wurde — ist eine Thatsache von unbestreitbarer Wahrheit und von solcher Wichtigkeit für uns, daß die Grundlagen ihres Fortschrittes eine eingehendere Besprechung nicht überflüßig erscheinen lassen.

Und in der That ist es für Oesterreich von Werth, die Maßregeln ins Auge zu fassen, die zur Anwendung gebracht, ein so reiches Eisenland, wie Oesterreich es ist, mindestens auf die Höhe anderer Staaten zu bringen vermöchten, welch letztere, wenn gleich von der Natur nicht so hoch gesegnet, durch Arbeit und durch den Willen ihrer Regierungen nicht nur preiswürdiges Eisen erzeugen, sondern auch die Verarbeitung desselben in solcher Weise übernommen haben, um damit auf dem Weltmarkte erscheinen zu können.

Frankreich hat die großartige Entwicklung seiner Eisenindustrie zwei Hauptursachen zu verdanken: den Eisenbahnen und der Vermehrung der Kriegsmarine. Man mag über die äußere Politik des jetzigen Kaisers der Franzosen urtheilen wie man will, gewiß ist es, daß die innere Politik dahin zielt, den Wohlstand und die Arbeitsfähigkeit des französischen Volkes zu

*) Aus einem Berichte an das k. k. Marine-Obercommando.

erhöhen, dasselbe, wo es sich um Erwerbsfähigkeit handelt, zufriedenzustellen und auf Gegenstände der Thätigkeit zu lenken, die productiv sind und die Kräfte des Landes verwerthen. Die Regierung des Kaisers hat es erkannt, daß der natürliche Reichthum des Landes nur dann zur Erhöhung des Wohlstandes dienen kann, wenn die Kräfte der Menschen, die es bewohnen, soweit beschäftigt werden, um möglichst viele nationalökonomische Werthe hervorzubringen, welche in ihrer Gesammtheit den wirklichen Reichthum, die beweglichen Güter des Handels, erzeugen. Abgesehen von Einfuhr und Ausfuhr, deren Verhältniß nicht immer den ökonomischen Zustand eines Landes darstellt, ist die Gütererzeugung soweit sie allgemeiner wird, ein richtiger Maßstab des zunehmenden Wohlstandes, dieselbe ist aber wieder nur die Folge der Arbeit und das Resultat der verwendeten und verwertheten Kräfte. Die Menge der verwertheten Kräfte ist also der wahre Maßstab des Wohlstandes einer Nation, gleichzeitig ist sie aber maßgebend für die Höhe der Civilisation des Landes. Denn die Arbeit fördert die Entwicklung des menschlichen Geistes und regelt die Phantasie der Menschen, welche im entgegengesetzten Falle keine Intelligenz zu Tage fördert, sondern die Grundlagen des socialen und öffentlichen Lebens zu zerstören droht. Durch Verstand geleitet, leistet sie in der Arbeit Großes und hebt ihr ganzes Volk in der eigenen Meinung, wie in jener der übrigen Menschen. Um aber die Kräfte der Bevölkerung in Thätigkeit zu setzen, bedarf es der möglichen Arbeit, einer Arbeit, die solchen Erlös hervorbringt, mittels dessen der thätige Mann sich und die Seinigen zu ernähren und bei hervorragenderen Eigenschaften zu höheren gesellschaftlichen Stufen zu erheben vermag.

Die Möglichkeit der Arbeit beruht auf der Möglichkeit des Absatzes der Producte menschlichen Fleißes; wo diese Möglichkeit des Absatzes nicht vorhanden, sind auch Arbeit und Wohlstand auf ihren kleinsten Werth, auf jenem der einfachsten Lebensmöglichkeit gebracht, auf einen Zustand, den man Armuth, Verkümmerung und geistige Verkrüppelung nennen darf.

Die Producte des menschlichen Fleißes sind untereinander so verschieden, wie der Boden, auf welchem der Arbeiter steht; sie können nicht alle an einem und demselben Orte erzielt werden und die Menschen sind zur Deckung ihrer Bedürfnisse gezwungen, eine Theilung der Arbeit im Großen und Ganzen vorzunehmen

und Jedem denjenigen Theil derselben zu überlassen, welchen er mit Rücksicht auf die Verhältnisse des Landes, des Klimas und sonstiger Factoren der Production zu übernehmen im Stande ist.

Weil aber alle Menschen ähnliche Antheile der Production zu ihrer Erhaltung und zum Leben bedürfen, so müssen sie das Resultat ihrer Arbeit einander entgegenbringen, wodurch die Erleichterung der Communication eine Bedingung von solcher Nothwendigkeit wird, daß ohne eine solche keine größere Production denkbar ist, als jene, die zum eigenen Gebrauche des arbeitenden Individuums und dessen nächster Umgebung erforderlich ist.

Zur Zeit, als die Communicationen zu Lande die Vermittlung schwerer Gegenstände in größerem Umfange unmöglich machten und die Frachten so hoch standen, daß nur die Nothwendigkeit oder die Aussicht auf reichen Gewinn zum Landtransporte führen konnte, ja selbst noch später, als gebahnte Fahrstraßen und Canäle die Länder durchzogen, waren diejenigen Länder die reichsten, welche die Schifffahrt betrieben, weil der Transport auf dem Meere ungleich wohlfeiler als jener zu Lande geschehen konnte, weil jene Länder die Märkte an der See suchten und Absatzwege und Absatzorte fanden, welche den Binnenvölkern unzugänglich waren. Wenngleich der maritime Transport noch immer den hervorragendsten Antheil an der Güterbewegung der Erde nimmt, so hat die Einführung der Eisenbahnen und die Benützung von Dampfschiffen auf Flüssen und Canälen den internationalen Verkehr wesentlich erleichtert und den Landtransport auf eine Weise ermöglicht, die oft der Seeschifffahrt den Vorrang streitig macht, und jedenfalls ist der sehr große Unterschied ausgeglichen worden, welcher früher zwischen Ländern mit Seeschifffahrt und solchen mit Binnenverkehr bestehen mußte.

Die Benützbarkeit von Verkehrswegen, auf welchen die Güter leicht und wohlfeil auf die betreffenden Märkte gebracht werden können, ist also in erster Reihe für jeden Staat wichtig, welcher die Kräfte seines Bodens und seiner Bevölkerung zum Nutzen beider und der Regierung verwerthen will. Denn die Entfesselung der Naturkraft des Bodens und der physischen und intellectuellen Kräfte seiner Bewohner hat nur dann einen Werth, wenn die Erzeugung des Uebermaßes in einer Richtung des Ertrages, Menschenclassen und Völkern zugänglich wird, die in dieser Rich-

tung Mangel leiden, wenn also der Austausch leicht möglich gemacht wird.

Die Bedingungen des Wohlstandes einer Nation lassen sich kurz in folgenden Sätzen zusammenfassen:

1. Ertragsfähigkeit der Arbeit mit Rücksicht auf die zu Gebote stehenden Mittel.

2. Möglichkeit des Austausches mit Bezug auf die Mehrerzeugung in einer oder mehreren Richtungen, also leichte Verkehrsmöglichkeit.

3. Sicherheit des Verkehres, also vom Staate gebotener Schutz für den Transport und während desselben.

4. Sicherheit des Eigenthums und des mit demselben vorgenommenen Austausches, das heißt Schutz gegen Unehrlichkeit der Austauschenden, Handelsgesetzgebung und darauf bezügliches Gerichtsverfahren.

5. Freiheit des Verkehres und der Erzeugung innerhalb des eigenen Gebietes und Erleichterung des äußeren Verkehres, also Abkürzung der Zeit, welche für Zollbehandlungen und für den Uebergang von einem zum anderen Staatsgebiete erforderlich ist, und möglichste Verminderung der Kosten.

6. Politischen Schutz mit Rücksicht auf den nach Außen gerichteten Austausch und auf den Handel im Allgemeinen, Abschluß vortheilhafter Handels- und Schifffahrtsverträge und Interessenpolitik.

Abgesehen von denjenigen Maßregeln, welche die französische Regierung zur Erreichung politischer Zwecke angewendet hat, deren Wahl und Erfolg uns nicht immer mit dem Sittenzustand der Bevölkerungen vereinbar scheinen mögen, verfolgt dieselbe dennoch eine ökonomische Politik im Inneren und nach Außen, welche der Gütervermehrung, der commerziellen und industriellen Entwicklung des Volkes sehr förderlich ist.

Frankreich ist bei seiner glücklichen Gestaltung von Eisenbahnen durchzogen, welche in einem Mittelpunkte, in Paris, ihre Vereinigung finden und gleichsam das Centralisationsprincip darstellen, welches die Regierung des Kaisers zur vollen Geltung gebracht hat. Sie gehen nach den vorzüglichsten Richtungen des Landes bis zu dessen Küsten, so daß jeder wichtigere Hafen derselben seine Eisenbahn nach der Hauptstadt besitzt. Weil aber die Güter- und Menschenbewegung nicht immer nach dem Mittelpunkte

ſtrömen muß, ſondern ſich gleichmäßig im Lande vertheilen ſoll, ſo ſtehen dieſe radialen Linien durch Nebenlinien in Verbindung, welche ſich in immer erweiterten Kreiſen über das Land ausdehnen. Dabei ſind die Productionsmittelpunkte und jene des Verkehres, alſo die Ertrags- und die Abſatzorte, beſonders berückſichtigt. Eine gleiche Fürſorge iſt den Kriegshäfen oder ſolchen Hafenorten, wo Kriegsbauten und Ausrüſtungen vorgenommen werden, geſchenkt, ſo daß denſelben in jedem Augenblick des Bedarfes die Producte des ganzen Inlandes zugeführt werden können. Dieſen Häfen ſteht ſomit die ganze Productionskraft des Landes zu Gebote und ſie ſind daher in ihrer Erhaltung vom Auslande für den Fall unabhängig gemacht, als ein Seekrieg die Küſten und die freie Schifffahrt bedrohen und gefährden würde. Dieſe Häfen ſtehen zudem untereinander in Verbindung, ſo daß ſie ſich gegenſeitig im Falle des Bedarfes mittelſt eines ſchleunigen Verkehres auf Eiſenbahnen unterſtützen können.

Dabei iſt den beiden Seeſtädten und Handelsplätzen Marſeille und Bordeaux beſondere Berückſichtigung geſchenkt worden und es wird nun eine zweite directere Eiſenbahnverbindung zwiſchen Beiden hergeſtellt. Bedenkt man, daß dieſe Städte verſchiedene Meere, den atlantiſchen Ocean mit dem Mittelmeere, verbinden, ſo wird die Wichtigkeit dieſer Verbindung umſo augenfälliger, als durch dieſelbe für die gegenſeitigen Güter der Weg durch die Meerenge von Gibraltar beſeitigt, mindeſtens aber in vielen Fällen unnöthig gemacht wird. Welchen Werth dieſe Verbindung für den Handel beſitzt, hat bereits die Erfahrung gelehrt, denn die beſtehende Eiſenbahn von Marſeille über Narbonne und Montauban war in letzter Zeit nicht im Stande, alle die Güter rechtzeitig zu vermitteln, welche ihr zur Verfrachtung übergeben wurden.

Die Verbindung zweier Meere iſt von ſolcher Bedeutung, daß ſie überall, wo dadurch der Seeweg abgekürzt werden kann, unermeßliche Vortheile darbietet und eine Verkehrsthätigkeit, ſowie auch Vortheile für die Bevölkerung und für den Staat erzeugt, wie ſie früher nicht geahnt werden konnten. In politiſcher und beſonders in militäriſcher Beziehung ſichert aber eine ſolche Verbindung der Regierung leicht erklärliche Erfolge, weil dieſe letztere über einen großen Theil der Nationalkräfte des Landes im Kriege wie im Frieden in einem gegebenen Augenblicke und in einem

bestimmten Zeitpunkt ohne zu große Auslagen, ohne Verschleuderung von Zeit und Kraft verfügen kann. Man darf behaupten, daß besonders in militärischer Beziehung ein von gut angelegten Bahnen durchzogenes Land die Macht der Regierung und ihre militärische Bereitschaft im steigenden Maße erhöht, daß die Hilfsmittel des ganzen Landes ihr zu jeder Zeit zur Verfügung stehen, daß sie endlich die zur Vertheidigung des Landes nothwendige Militärmacht, weil sie überall leicht concentrirt werden kann, im Verhältniß zu den hergestellten Verbindungen, vervielfacht.

Und dennoch ist die Verbindung zwischen Marseille und Bordeaux bei weitem nicht so vielversprechend für den Handel und selbst für staatliche Zwecke, als jene des schwarzen mit dem adriatischen Meere. Während die französische Verbindungsbahn Landstriche von geringerer Ertragsfähigkeit durchzieht, mithin beinahe eine Transitobahn genannt werden kann, würde die Verbindung vom schwarzen zum adriatischen Meere Länder berühren, welche einen Reichthum an natürlichen Bodenproducten aufweisen, wie kein anderer Landstrich Europas. Korn, Holz, Eisen, Kohle sind auf diesem Wege in so segensreicher Fülle angehäuft, daß diese Verbindung für sich allein den Wohlstand der durchzogenen Länder begründen müßte, abgesehen davon, daß sie zwischen der Production des Ostens und jener des Westens vermittelnd eingreifen würde.

Oesterreich insbesondere hätte dabei den reichsten Gewinn und erschlöße seinen Völkern einen nie geahnten Wohlstand, welcher wieder auf die endliche Herstellung gesunder finanzieller Zustände rückwirken müßte, und es würde dabei der Satz zu der ihm gebührenden Geltung kommen, daß es vortheilhafter sei, die eigenen Einkünfte auf nationalökonomischem Wege zu heben, als die Hebung von übertriebener Sparsamkeit oder von maßloser Belastung des Volkes zu erwarten.

Wie schon früher bemerkt, ist das Eisenbahnnetz Frankreichs so ausgebildet worden, daß die Productionsorte mit den Absatzorten und beide mit den Kriegshäfen und Waffenplätzen, diese und jene aber untereinander in Verbindung stehen. Dies gilt ganz besonders von jenen Productionsorten, wo die Eisenindustrie, die Localverhältnisse berücksichtigend, ihren Sitz genommen hat. Die Fundorte von Kohle und Eisen sind bei Errichtung von Werken und Fabriken maßgebend gewesen, während wieder die

Eisenbahnen, bis zu jenen Werken und Fabriken reichend, ihr Material an der Quelle der Erzeugung finden, daher keine Transportkosten, außer auf Eisenbahnen, zu bestreiten haben.

Diese Grundbedingungen jeder vorschreitenden Industrie finden wir auch überall eingehalten, weil sie vor Allem ökonomischer Natur sind, und es haben sich die zumeist mit Erfolg arbeitenden Fabriken von Eisengegenständen dort vervielfältigt, wo die Kohlen- und Eisengewinnung in der Nähe geschieht; wo dies aber nicht möglich ist, sind dieselben mit Vorliebe auf solchem Grund und Boden errichtet worden, wo das Brennmaterial bei der Hand ist oder wo der Absatz an Fabrikaten einerseits und eine entsprechende Arbeiterbevölkerung andererseits der Oekonomie des Transportes und der Arbeit förderlich sind. So finden wir in Frankreich und in allen anderen vorgeschrittenen Ländern die Mittelpunkte der Eisenfabrication und der Eisenindustrie zum Theil in der unmittelbaren Nähe der Fundorte von Steinkohlen, zum Theile in den Haupthäfen oder in den Hauptstädten des Reiches concentrirt.

Das Kohlen- und Eisenbecken zwischen der Saone und Loire ist einer der schönsten Beweise für das Aufblühen der Industrie, dort wo die Mittel geboten sind, die Oekonomie der Materialsgewinnung mit jener der Arbeit und des Transportes zu verbinden.

In Deutschland sind ähnliche Erscheinungen zu Tage getreten und die Districte von Aachen, Köln, Düsseldorf bis Dortmund entwickeln eine Thätigkeit, welche die Aufmerksamkeit jedes Reisenden auf sich zieht. In Belgien schließt sich bei Lüttich ein Gebiet ab, in welchem zuerst auf dem Continente großartige Erfolge in der Eisenindustrie erzielt worden sind.

Diese Erfolge sind aber überall erreicht worden, wo die Regierungen auf directem Wege dafür Sorge getragen haben, die Fundorte des Materiales mit den Absatzorten der Industrie, mit Häfen und bevölkerten Districten und Städten in Verbindung zu setzen.

Abgesehen aber von den Absatz, der nach den Mittelpunkten des Handels und des Verbrauches möglich gemacht wird, ist die Entwicklung des Eisenbahnnetzes die wichtigste Ursache der Entwicklung der Eisenindustrie durch den Eisenverbrauch dieser Verbindungswege, welcher, seit die Eisenbahnen bestehen, zu einem

rieſenhaften Aufſchwung in dieſer Richtung Anlaß und Anſtoß gegeben haben.

Kleinere Staaten oder Ländergebiete, welche in commercieller Beziehung in enger Verbindung ſtehen, ſind gegen größere Complexe, wenn die Entwicklung der Eiſeninduſtrie eine allgemeinere wird, im Nachtheil, weil die Ausdehnung ihrer eigenen Eiſenbahnlinien eine zu geringe iſt, um ihre Thätigkeit vollends in Anſpruch zu nehmen, und weil ſie die Concurrenz mit den fremden Fabriken in den Gebietstheilen, wo dieſe letzteren errichtet ſind, des Transportes wegen nur dann zu beſtehen im Stande ſind, wenn ſie dieſe größere Auslage durch beſſere oder wohlfeilere Arbeit zu decken vermögen. Da die beſſere oder wohlfeilere Erzeugung aber zumeiſt von der induſtriellen Entwicklung abhängig iſt, ſo ſind die auf fremdländiſchen Abſatz angewieſenen Fabriken im Laufe der Zeit gegen Fabriken an Ort und Stelle des Bedarfes im Nachtheil. Einen Beweis hiefür liefert z. B. die große Anſtalt in Seraing bei Lüttich, welche heutzutage bei einer großen Arbeitsfähigkeit dennoch keine genügenden Beſtellungen beſitzt, um nur die Hälfte der verwendbaren Arbeitskräfte in Thätigkeit zu erhalten.

Oeſterreich beſitzt alle Grundbedingungen, um in noch höherem Maße als Frankreich der Eiſeninduſtrie ein großes Feld zu eröffnen, ſobald das Eiſenbahnnetz jene Vervollſtändigung erreicht haben wird, welche es in nationalökonomiſcher, in politiſcher und in militäriſcher Beziehung erhalten muß. Das öſterreichiſche Eiſenbahnnetz kann zwar niemals in ſeiner Vertheilung über das Land, gleich dem franzöſiſchen, die vollſtändigſte Centraliſation erreichen — dagegen ſtreiten die geographiſche Geſtaltung und die politiſche Eintheilung des Landes — aber es muß ſeinerzeit alle die Punkte verbinden, in welchen ſich einerſeits die große Production (Gewinnung und Erzeugung), andererſeits der Abſatz concentriren, und es ſollte darnach geſtrebt werden, daß den Bedingungen der Vertheidigung der Grenze in entſprechender Weiſe genügt werde, um dieſe Vertheidigungspunkte von ausländiſchen oder dem Feinde leicht zugänglichen Gebieten unabhängig zu machen.

Es kann hier nicht meine Aufgabe ſein, in Fragen einzugehen, welche ſich auf den Handel und die Induſtrie aller öſterreichiſchen Kronländer beziehen, ich darf aber hervorheben, daß

eben unsere reichsten Productionsorte mangelhafte Verbindungen besitzen und daß zur Zeit noch immer nicht die Bedingungen festgesetzt zu sein scheinen, welchen in nationalökonomischer, in politischer und in militärischer Beziehung unser Eisenbahnnetz entsprechen muß.

Abgesehen aber von den Eisenbahnlinien, welche im Allgemeinen zur Hebung des Wohlstandes in Oesterreich und zur Vereinigung und Vereinbarung der Interessen seiner verschiedenen Völkerschaften führen müßten, sehen wir noch die wichtigsten Kohlen- und die reichsten Eisendistricte, wie z. B. Mariazell, Eisenerz und die meisten zwischen der Enns und der Mur gelegenen Kohlen- oder Eisenwerke von den bestehenden Eisenbahnen abseits liegen und den Regulirungen der Wasserstraßen nicht solche Sorgfalt geschenkt, als es für die industrielle Zukunft Oesterreichs dringend nothwendig wäre.

Diejenigen Eisenwerke des Auslandes, welche den Anforderungen der Gegenwart entsprechen, besitzen alle Einrichtungen, welche sie befähigen können, von der Eisengewinnung bis zur vollständigen Erzeugung von Maschinen Alles zu liefern, was Absatz finden kann und eine Oekonomie der Fabrication herbeiführen muß. Creuzot in Frankreich, Seraing in Belgien, Wasseralfingen und Eßlingen in Würtemberg, viele Eisenwerke Rheinpreußens und Westphalens können als Beispiele für rationelle Einrichtung von Anstalten dienen, in welchen Alles verwerthet wird, was die Natur und der menschliche Geist zu bieten vermag.

Einerseits sind sie an Oertlichkeiten errichtet, wo sich das Rohmaterial, Eisenerz und Kohle an Ort und Stelle befinden oder doch in sehr naher Verbindung stehen, andererseits erzeugen sie Halbfabrikate und Ganzfabrikate jeglicher Art, je nach dem Bedarfe des Handels und der Industrie.

Um aber diesem Zwecke zu entsprechen, sind bedeutende Capitalien erforderlich, welche selten zur Verfügung eines Einzigen stehen und die nur im Wege der Association flüssig gemacht werden können. In Oesterreich ist aber noch immer keine allgemeine Tendenz vorhanden, industrielle Gesellschaften zu bilden. Dabei ist unsere Nebenindustrie für Eisengewerke und Fabriken noch nicht so weit vorgeschritten, um diesen letzteren hilfreich zur Seite zu stehen, und man sieht nicht selten, daß z. B. bei einem Eisenwerke gleichzeitig Bauten aufgeführt sind, in welchen für

den Bedarf an feuerfesten Ziegeln und dergleichen gesorgt wird, wobei berücksichtigt werden muß, daß der Bedarf einer einzelnen Eisenfabrik kein solcher sein kann, um eine Ziegelbrennerei mit Nutzen und das ganze Jahr hindurch in entsprechender Thätigkeit zu erhalten. Dies könnte allenfalls nur dann möglich sein, wenn die Fabrik eine solche Arbeitsausdehnung erhielte, daß ein großer Verbrauch an feuerfesten Ziegeln stattfände.

Was übrigens unsere Eisenerzeugnisse noch immer vertheuert, ist der Umstand, daß die Holzkohle noch in zu großer Menge zur Anwendung kommt. Die Eisenindustrie der früheren Zeit war aber zumeist auf Holzkohle angewiesen, welche bei dem Holzreichthume Oesterreichs, besonders in früheren Jahren, nur so lange ausreichen konnte, als die nahen Wälder einen reichen Ertrag lieferten und im Auslande die Steinkohle noch nicht allgemein in Verwendung gebracht wurde.

Unsere Eisenindustriellen legten demgemäß ihre Fabriken in holzreichen Gegenden an und brachten Waldungen an sich, welche dem Bedarfe ihrer Werke entsprechen mochten. Heutzutage könnten die Besitzer, wenn die Fabriken auch an Oertlichkeiten errichtet wären, wo Steinkohlen leicht zugeführt werden, aus den ihnen zugehörigen Waldungen nicht jenen Nutzen ziehen, welchen sie von denselben erwarten, abgesehen davon, daß, falls sie zur allgemeinen Benützung der Mineralkohlen übergehen sollten, veränderte Einrichtungen zu treffen, also Unkosten zu bestreiten wären.

Nebst der Nützlichkeit der Anwendung von Mineralkohle bei der Eisenfabrication muß ferner hervorgehoben werden, daß die Bewirthschaftung der Wälder noch immer viel zu wünschen übrig läßt. So könnte in Steiermark bei den außerordentlich günstigen Vegetationsverhältnissen durch eine rationelle Bewirthschaftung der Waldungen eine jährliche Holznutzung von 860.000 massiven Kubikklaftern erreicht werden, während sie zur Zeit nur zu 536.400 massiven Kubikklaftern angenommen werden kann.

In Steiermark allein ist der gegenwärtige Holzverbrauch um beinahe 220.000 Kubikklafter größer, als der regelmäßige Ertrag der Wälder abgeben würde; dieser namhafte Abgang wird daher durch theilweise Verwüstung der bestehenden Holzbestände und auf Kosten jeder späteren Holznutzung gedeckt. Daß die Preise des Holzes unter solchen Verhältnissen eine außerordentliche Höhe erreichen müssen, geht von selbst hervor. (Nach den

Brennholzpreisen in Graz während der letzten 30 Jahre hat beim weichen Brennholze eine Preissteigerung um 233 Procent und beim harten Brennholz eine solche von 160 Procent stattgefunden.)

Diese Thatsachen machen es erklärlich, daß, insoferne Holzkohlen zur Eisenerzeugung verwendet werden, die Eisenfabrikate von Jahr zu Jahr sich vertheuern müssen und die Concurrenz mit dem Auslande weniger zu bestehen vermögen. Von der ausgedehntesten Benützung der Mineralkohle zur Eisenerzeugung hängt also nicht nur die Möglichkeit ab, geringere Eisenpreise zu erzielen, sondern dieselbe ist auch unmittelbar vom nationalökonomischen Standpunkt mit Rücksicht auf die Erhaltung der Wälder eine Nothwendigkeit von solchem Belange geworden, daß diese Frage von Seite der Regierung in ernstliche Erwägung gezogen werden sollte.

Es unterliegt keinem Zweifel, daß bei dem Eisen- und Mineralkohlen-Reichthume die Eisenindustrie in Oesterreich zur Quelle des Wohlstandes ganzer Königreiche und Länder, ja des ganzen Kaiserstaates werden müßte, denn es wäre kaum zu begreifen, warum dieselben Bedingungen, welche das industrielle Ausland ausnützt, nicht zu gleichen Resultaten in Oesterreich führen sollten.

Wie wäre es sonst denkbar, daß z. B. Eßlingen mit Vortheil Locomotiven in solcher Anzahl nach Oesterreich einführen kann, um darauf einen guten Theil seiner glänzenden Erfolge in der Eisenindustrie zu gründen.

Das was Hain im Jahre 1853 von der Eisenindustrie Oesterreichs behauptete (Handbuch der Statistik), ist heutzutage, wiewohl nicht in seiner ganzen Härte, dennoch theilweise richtig. Er sagt: „Der wichtigste Zweig des österreichischen Bergbaues ist jener auf Eisen. Mit Ausnahme Venedigs, Dalmatiens und des Küstenlandes, in welchen Kronländern sich übrigens auch Eisenerze vorfinden, nehmen alle übrigen daran Theil; auch hat er innerhalb der zwei letzten Decennien den beträchtlichsten Aufschwung genommen. Dennoch entspricht er den Anforderungen der Gegenwart nicht, denn es genügen weder die Erzeugungsmengen, noch sind die Preise jenen gegenüber, welche das Ausland bietet, geeignet, eine ausgiebige Entfaltung der Eisenmanufactur zu befördern. Einerseits ist der unermeßliche Reichthum an Eisenerzen, womit der Kaiserstaat gesegnet ist, nicht in befriedigendem Maße

benützt, andererseits hat der größere Theil der Producenten, gestützt auf das Monopol, welches ihnen das Prohibitivsystem gewährte, es versäumt, den Fortschritten der neueren Zeit zu folgen und die Gestehungskosten zu vermindern.

Die ungemessene Gewinnsucht einzelner Gewerke, die Unfähigkeit der Leiter, namentlich der bejahrten, welche in der Regel für die zweckmäßigsten Neuerungen unempfänglich sind, die unselige Forstwirthschaft und die daraus hervorgegangene Steigerung der Holz- und Kohlenpreise erklären zur Genüge, daß die Erzeugungsmengen des gemeinnützlichsten und wichtigsten Metalles bei den vorhandenen Vorbedingungen in der Monarchie trotz der wirklichen Mehrausfuhr von Eisenwaaren nach dem Auslande den inneren Bedarf nicht zu decken vermag, daß die Fabriken und Gewerbe wegen Mangels an dem nöthigen Materiale die Forderungen der Consumenten nicht befriedigen können." . . .

Indeß, wenn auch Manches von dem Gerügten sich der Wahrheit nähert, so ist nicht zu verkennen, daß die Eisenindustrie in Oesterreich bedeutendere Fortschritte nach vorwärts gethan hätte, wenn ihr durch Förderung geeigneter Communicationsmittel die Möglichkeit geboten gewesen wäre, für diese Communicationsmittel selbst zu sorgen und die Transportkosten überhaupt, folglich den Preis der Waare, am Absatzorte zu vermindern. — In dieser Beziehung stehen wir gegen anderen Ländern noch bedeutend zurück und bedenkt man, daß die Zeitverluste und Erschwerungen in der Concessionsausgabe zum Baue von Eisenbahnen bekanntlich von solchen Unternehmungen abschreckten, so muß ein großer Theil der Beschuldigungen, welche Hain gegen die Industriellen geschleudert, auf Ursachen zurückgeführt werden, welche mittelbar oder unmittelbar die Regierung selbst angehen.

Eine dieser hieher gehörenden Ursachen der Vertheuerung unserer Producte und Erzeugnisse hebt Roßiwall (Die Eisenindustrie des Herzogthums Steiermark im Jahre 1857) in den Mittheilungen aus dem Gebiete der Statistik, pag. XII., mit Recht hervor. Er sagt unter Anderm:

„Um der Wahrheit nicht untreu zu sein, muß hier eines wesentlichen Hindernisses gedacht werden, welches die aufstrebende Industrie in Oesterreich überhaupt in ihrer Entwicklung hemmt und insbesondere die Kraft jener Industriezweige lähmt, deren Producte bei verhältnißmäßig geringerem Werthe ein großes

Gewicht haben, so daß die Transportkosten für das Gedeihen eines größeren Betriebes allein entscheiden. Dieses Hinderniß, welches die Eisenindustrie und den Mineralkohlenbergbau sehr empfindlich berührt, schaffen die hohen Tarifsätze der Eisenbahnen in der österreichischen Monarchie, wozu sich für die steiermärkische Industrie auch noch häufige Schwankungen im Tarife der südlichen Staatseisenbahn gesellen, welche um so nachtheiliger für unsere vaterländische Industrie sind, als die Industriellen hiedurch bei Lieferungsverträgen jeden Halt für ihre Berechnung verlieren, und zu ihrem eigenen, wie zum Nachtheile der Abnehmer genöthigt werden, ihre Preise in solchen Fällen höher zu stellen. Wenn schon im Allgemeinen die hohen Tarifsätze für schwere Frachten von geringerem Werthe sowohl für den Industriellen, als für den Consumenten nicht gleichgiltig sein können und der praktische Volkswirth bedauert, daß hiedurch eine großartige Entwicklung mancher Industriezweige, welche sonst alle Bedingungen des Gedeihens fänden, gehemmt wird, so muß noch insbesondere jeden Vaterlandsfreund die Wahrnehmung betrüben, daß österreichische Bahnverwaltungen sogar dem inländischen Gewerbefleiße jene Begünstigungen versagen, welche sie dem ausländischen Producte gewähren." *)

Auf Seite LVI desselben Werkes erwähnt Roßiwall unter Anderem:

„In Bezug des Absatzes sind Braunkohlen-Bergbaue, welche in größeren Entfernungen von dem Schienenwege der südlichen Staatseisenbahn liegen, nur auf die nächste Umgebung beschränkt und können demnach, wenn in ihrem Bezirke keine Puddlings- und Walzwerke sich befinden, nur geringere Mengen von Braunkohlen befördern; allein selbst die unmittelbar an der genannten Eisenbahn liegendem Grubenbaue sind in dem Absatze der Braunkohlen auf weitere Entfernungen durch die Tarifsätze dieser Eisenbahn gehemmt."

Was hier Roßiwall bemerkt, gehört wohl zu jenen unbegreiflichen Thatsachen, deren Bestehen zur Schande österreichischer

*) Die preußischen Steinkohlen erfreuen sich z. B. auf der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, wie man aus den Verwaltungsberichten der k. k. Berghauptmannschaften im Verwaltungsjahre 1858, herausgegeben vom k. k. Finanzministerium, Seite 267 und 274 entnimmt, einer Frachtermäßigung, welche unseren inländischen Steinkohlen aus dem Ostrauer Bergreviere nicht zu Gute kommt.

oder in Oesterreich genehmigter Gesellschaften nicht genug gebrandmarkt werden kann, aber jedenfalls von der Regierung, wo sie einzugreifen befähigt ist, mit allem Nachdruck beseitigt zu werden verdiente. Die Abstellung dieser der Entwicklung der Eisenindustrie so feindlichen Uebelstände mag zwar eine schwierige sein, aber sie muß gelingen, wenn mit Thatkraft und Beharrlichkeit ans Werk geschritten wird und die Interessen der Völker nach innen wie nach außen fest und unmittelbar im Auge behalten werden.

Wo die Bedingungen der Arbeit und der Möglichkeit des Gewinnes vorhanden, da finden sich auch bald die rechten Menschen wenn ihre Thätigkeit nicht durch staatliche oder durch den Staat geschützte Einrichtungen gelähmt wird. Gewinnsüchtige Menschen, gibt es in Oesterreich nicht mehr als in anderen Ländern und vielleicht ist die Gewinnsucht eben ein Sporn zur Erweiterung industrieller Unternehmungen, wenn nur die Kenntnisse und die geistige Entwicklung vorhanden sind, welche hiezu erforderlich sind. Unsere technischen Lehranstalten sind aber, wie sie auch in der Gegenwart entwickelt sein mögen, viel zu jung, um bei der gegenwärtigen Generation schon viele Früchte getragen zu haben. Es fehlt also vor Allem die nothwendige technische Bildung, welche aber nur dann erlangt wird, wenn die Aneignung der Kenntnisse leicht möglich und zu einem entsprechenden Erwerb führen kann.

Der Mangel technischer Ausbildung trägt indeß direct zur Vertheuerung der Erzeugung insoferne bei, als die Fabrikanten gezwungen sind, die leitenden Organe in ihren Werkstätten meistens aus dem Auslande kommen zu lassen, wodurch die Löhne bedeutend erhöht werden.

Ein anderer Umstand, der auf die allgemeine Höhe der Löhne einen nachtheiligen Einfluß übt, besteht in der Einhaltung einer nicht unbedeutenden Anzahl Feiertage und in der glücklicher Weise außer Gebrauch kommenden Gepflogenheit mancher Provinzen, die den Sonn- und Feiertagen vorhergehenden und nachfolgenden Tage mindestens als halbe Feiertage anzusehen. — Hiedurch mehrt sich die Anzahl der Tage, an welchen der Arbeiter nicht nur nichts verdient, sondern zum Verprassen des Gewonnenen Anlaß findet und es entsteht der Uebelstand, daß die Löhne soweit erhöht werden müssen, um zur Erhaltung des Arbeiters und seiner Familie auch während der arbeitslosen Tage dienen zu können. So ist beispielweise der Taglohn der Sensenarbeiter durchschnittlich

auf den hohen Stand von 1 fl. 21 kr. gestiegen, während in einem Jahre (1857) nur 251 Tagwerke verrichtet wurden, was zur Folge hat, daß die Sensenerzeugung mit einer gefährlichen ausländischen Concurrenz kämpfen muß und leider auch eine Abnahme der Ausfuhr erleidet.

Die größte Unterstützung, welche der Staat der Eisenindustrie des Landes auf directem Wege bieten kann, ist in der heutigen Zeit die Bildung und Erhaltung einer Kriegsmarine, welche auf die inländische Production und Erzeugung angewiesen wird. Ich will damit nicht behaupten, daß Staaten ohne Kriegsmarine keine ausgebildete Eisenindustrie besitzen können, aber ich spreche die Ueberzeugung aus, daß die Entwicklung der Eisenindustrie durch die Erhaltung einer Kriegsmarine mächtig gefördert wird, daß die technische Ausbildung der Bevölkerung, welche für eine Marine zu sorgen hat, unter sonst gleichen Verhältnissen bei weitem jene überholt, welche Länder ohne Kriegsmarine erlangen können.

Der Eisenbedarf eines Kriegsschiffes ist heutzutage ein außerordentlich großer, wenn man bedenkt, daß die Panzerung einer mäßigen Fregatte von 28 bis 30 Kanonen 48pfündigen Kalibers bei 12.000 Centner Gewicht besitzt, daß die dazugehörige Maschine von 650 bis 700 Pferdekraft sammt Kessel 7500 Centner, die Artillerie sammt Munition aber bei 6500 Centner wiegen und daß die übrigen Eisenbestandtheile des Schiffes, wenn es von Holz ist, 2600 Centner, wenn aber der Körper, wie es zur Panzerung erforderlich, von Eisen ist, bei 30.000 Centner Gewicht betragen.

Dabei ist zu bemerken, daß der Bedarf an Eisen für den Schiffsbau und für die Schiffsausrüstung zum größten Theil in Gegenständen besteht, welche zu den vollkommensten Fabrikaten gehören, die zur Zeit die Industrie beschäftigen können. Die technischen Kenntnisse und Erfahrungen, welche bei der Erzeugung der Panzerungen, der Geschütze, der Maschinen, Kettenanker u. s. w. zur Anwendung kommen, sind solcher Art, daß sie eine sehr bedeutende Ausbildung bei dem leitenden und bei dem arbeitenden Personale bedingen. Die Erzeugung jener Gegenstände ist aber in der verlangten Genauigkeit und Vollkommenheit nicht möglich, wenn die Werkstätten der betreffenden Fabriken nicht zweckmäßig eingerichtet sind und wenn die Hilfsmaschinen und Werkzeuge derselben nicht einen hohen Grad von Vollkommenheit erreicht haben.

Nebst dem Verbrauche von Eisen ist also auch eine geistige Thätigkeit erforderlich, deren Vorhandensein die Culturstufe des Volkes erhöht und zur weiteren Ausbildung desselben außerordentlich beiträgt.

Durch eine so namhafte Vermehrung an Arbeitsthätigkeit, wie sie auch eine kleine Flotte in Aussicht stellt, werden die Fabriken des Inlandes in den Stand gesetzt, der Bevölkerung wohlfeilere und vollkommenere Erzeugnisse anderer Art zu liefern, welche, wenn die entsprechenden Verbindungen des Inlandes mit der Küste hergestellt wären, auch der Handelsmarine zu Gute kämen und die Verwendung von Eisen beim Schiffbaue in steigendem Maße unterstützen würden.

II. Kriegsmarine.

Die Kriegsmarine ist indeß auch im Interesse des Staates und ihrer eigenen Entwicklung angewiesen, bei jeder Gelegenheit darauf einzuwirken, daß den oben berührten Ursachen der Vertheuerung der Erzeugungen im Inlande von Seite der Regierung entgegengearbeitet werde. Die Ersparungen, welche sich bei der Erleichterung der Communicationen und bei Herabsetzung der Tarifsätze auf Eisenbahnen in der Beschaffung des Materials ergeben, sind sehr bedeutend und würden, wenn sie möglich wären, den Werth der Marinedotation für die Entwicklung der Marine namhaft erhöhen und einer Vermehrung dieser Dotation selbst gleichkommen.

So lange übrigens die Vorbedingungen nicht erfüllt sind, welche den Bezug des Materials erleichtern, ist auch ein Vergleich des ökonomischen Bedarfes unserer Seemacht mit jener anderer Staaten nicht gut möglich und führt, wenn er dennoch versucht wird, zu irrigen Schlußfolgerungen. Die Entwicklung einer Seemacht und die Oekonomie ihrer Verwaltung hängt aufs innigste mit der Entwicklung der Industrie und der wohlfeilen Vermittlung ihrer Erzeugnisse zusammen und sie üben in ihrer gegenseitigen Einwirkung einen nicht zu verkennenden Einfluß auf einander aus. — Wenn sie aber beide einem und demselben Ziele entgegengeführt werden, wenn beiden die Machtstellung des Reiches und die Wohlfahrt und Entwicklung seiner Völker zur Grundlage dient, so werden außer den ökonomischen Vortheilen auch politische Zwecke erreicht, deren Ausgangspunkt und Resultat die Wahrung der

Interessen der Regierung und des Volkes betreffen, ihr gegenseitiges Vertrauen und Einvernehmen befestigen und die Achtung des Auslandes mit sich bringen.

Eisenwerke und Maschinenfabriken nehmen in Frankreich immer mehr an Zahl und Ausdehnung zu und wenn auf einer Seite z. B. in S. Etienne die Seidenband-Fabrikation zu Grunde zu gehen droht, mehren sich auf der andern Seite mit jedem Tage die Schornsteine der Eisenwerke, Glasfabriken und Kohlengruben. dieser Gegend, die thatsächlich in Kohlenrauch eingehüllt ist.

Die Maschinenfabrik von Indret, welche noch für Rechnung der Regierung arbeitet, ist längst nicht mehr genügend, um dem Bedarfe der Kriegsmarine zu entsprechen, abgesehen davon, daß sie bei dem Bestande einer ausgebildeten Maschinenindustrie im Lande thatsächlich weniger leistet und theurer arbeitet als die Privatfabriken.

Wo nur immer Maschinenfabriken in Frankreich bestehen, sind sie in voller Thätigkeit für die Kriegsmarine und es genügt für den Beobachter, einzelne in Augenschein zu nehmen, um sich davon zu überzeugen, daß die französische Maschinenindustrie schon jetzt mit der englischen in Beziehung auf Preise und auf Leistungen concurriren kann, jedenfalls aber von dieser unabhängig dem Bedarfe des Landes entspricht. Die großartige Anstalt in Creuzot, die Maschinenfabriken in Marseille, Havre, Paris und in anderen Theilen des Reiches geben hiefür genügende Beweise, wenn es deren bedürfte; und sind auch die Fortschritte der Eisenindustrie der Entwicklung des Eisenbahnnetzes und dem Bedarfe der Bevölkerung zu danken, so hat doch die Vergrößerung der Kriegsmarine einen nicht unbedeutenden Antheil daran, indem sie Frankreich in die Lage versetzt hat, nicht nur dem eigenen Bedarfe zu entsprechen, sondern auch für andere Kriegsmarinen zu arbeiten. Damit ist aber der französischen Eisenindustrie ein weiteres Feld der Thätigkeit eröffnet worden, der ihr, dem Handel und dem ganzen Lande zu Gute kommt.

Wer in Marseille, La Seyne, La Ciotat die riesigen Eisenschiffe gesehen, welche nicht für die Kriegsmarine, sondern für die vom Staate unterstützte und thatsächlich geleitete Gesellschaft der Messageries impériales gebaut werden und für die bisher nur von englischen Dampfern befahrenen Linien in Indien und China zu dienen haben; wer die riesigen Hafenbauten in Mar-

ſeille und die Waarendocks daſelbſt betrachtet und die Unterſtützungen kennt, welche jeglicher commerciellen oder maritimen Unternehmung, jeder Erfindung und Entdeckung auf dieſem Gebiete zu Theil wird — dem muß es deutlich werden, daß die Vergrößerung der franzöſiſchen Kriegsmarine nicht nur eine Stärkung der militäriſchen Macht des Reiches bezweckt, ſondern einer Politik entſtammt, welche die nationalökonomiſchen Intereſſen mit der ſtaatlichen Größe, mit dem Einfluſſe nach Außen zu verbinden trachtet.

Die Zwecke, die wir aber zu verfolgen angewieſen wären, ſind dieſelben, denn auch wir haben einen Handel zu ſchützen, der eben unter dieſem Schutze erſtarken ſoll, auch wir haben eine Küſte zu bewachen, welche zudem mit Bezug auf das übrige Kaiſerreich ziemlich ungünſtig gelegen und leider noch immer des Verbandes entbehrt, welcher in materieller Beziehung ſo nothwendig iſt, um die Intereſſen der verſchiedenen Provinzen des Reiches aneinander zu ketten und die Seeküſten dem Mittelpunkte des Reiches und den Emporien der Induſtrie und Production näher zu rücken. Nicht die Thatkraft und das Verſtändniß fehlen dem Oeſterreicher, um Großes zu leiſten und zu erzielen, aber es fehlen ihm die Mittel, ſeine Erzeugniſſe und die Producte des Landes auf die großen Märkte des Erdballs zu bringen.

Die Kriegsmarine Frankreichs iſt vorzugsweiſe aus den Arſenalen der Küſte hervorgegangen, welche in Breſt, Toulon, Cherbourg, Rochefort, Lorient errichtet ſind und die, der Vergrößerung gemäß, welche der franzöſiſchen Seemacht vorbehalten war, entſprechend eingerichtet wurden, theilweiſe noch jetzt vervollſtändigt werden. Die neuartigen Schiffsbauten, vorerſt die allgemeine Einführung der Schraube, dann jene der Eiſenpanzerungen hölzerner und endlich eiſerner Schiffskörper erforderten Aenderungen der Einrichtungen in den Arſenalen, die im Verhältniſſe zu den auszuführenden Arbeiten ſtehen mußten. Man ging von dem richtigen Grundſatze aus, daß die Arſenale und ihre Einrichtungen die Grundlagen des Beſtehens und der Kampffertigkeit der Marine ſind und daß es ein ökonomiſcher und techniſcher Mißgriff wäre, die Kriegsmarine bedeutend zu vermehren und umzugeſtalten, ohne ſich auf ein gut organiſirtes Perſonal in denſelben ſtützen zu können.

Nichtsdeſtoweniger und mit Hinblick auf den Umſtand, daß, während die Arſenale ſelbſt eingerichtet oder neugeſtaltet wurden,

keine gleichzeitige Ueberbürdung derselben mit anderer Arbeit stattfinden konnte; mit Rücksicht ferner auf die Möglichkeit der Unterbringung der auf Privatwerften gebauten Schiffe, welche immerhin nur einen kleinen Bruchtheil der Vergrößerung der Marine betragen, hat sich die französische Regierung der Ueberzeugung hingegeben, daß an der großen Thätigkeit der Kriegsmarine auch die Privatindustrie mit Nutzen und Vortheil sich betheiligen könne, damit einestheils die Kriegsmarine durch Detailbauten nicht in Anspruch genommen, sich den wichtigsten Neubauten mit ganzer Kraft widmen könnte, während der Gewinn dem Lande und der ganzen Küste zu Gute kommt und die für die Kriegsmarine verausgabten großen Summen sich gleichmäßiger im Lande vertheilen. Auf der anderen Seite wurde dem Privatunternehmen Gelegenheit geboten, Kenntnisse und Talente zu Nutzen des Staates zu verwerthen und in Vorschlägen und Entwürfen zu wetteifern, die in letzter Instanz der Marine Vortheil bringen, aber auch die geistige Kraft der Küstenbevölkerung vermehren und ihre Entwicklung fördern. Die Wohlthat, welche der Industrie des Landes durch Vergrößerung der Kriegsmarine in Frankreich fühlbar wurde, hat sich so allgemein verbreitet, daß die Bevölkerung, vom Kleinsten bis zum Größten von derselben überzeugt, weit entfernt, die namhafte Stärkung der Seemacht zu bekritteln oder als unzweckmäßig zu bezeichnen, eifrig bemüht ist, den Absichten der Regierung nachzukommen und dieselben auf jede mögliche Weise zu unterstützen.

Die Ausgaben für eine Kriegsmarine sind in der That in weit größerem Maße productiv mit Rücksicht auf die Industrie und auf den Handel eines Staates, als jene anderer Zweige des allgemeinen Budgets, und sie gehen am leichtesten zu den Quellen zurück, aus welchen die erforderlichen Summen geschöpft wurden, zur arbeitenden Bevölkerung nämlich, die durch den so geregelten Kreislauf des Geldes geistig angeregt und belebt, in anderer Beziehung aber zufriedengestellt wird.

Transportschiffe aus Holz, welche der Größe von Linienschiffen nahekommen und für Propellermaschinen von 500 bis 700 Pferdekraft berechnet sind, findet man fast in allen größeren Häfen auf Privatwerften im Bau, wenngleich auch die Arsenale sich daran in ausgedehntem Maße betheiligen.

Frankreich wird in kurzer Zeit neue Transportschiffe für alle Truppengattungen, für Pferde und Material besitzen, die für sich allein die Ueberschiffung einer Armee von 20.000 Mann sammt Zugehör vermitteln können, und es sind die Bauten dieser Gattung noch nicht als geschlossen zu betrachten. Welches Uebergewicht die französische Kriegführung gegen Staaten gewinnt, welche an Küsten verwundbar oder nur zugänglich sind, bedarf nicht erst einer weitläufigen Erörterung, wenn man bedenkt, daß jene Transportschiffe vorzugsweise für Cavallerie und Artillerie eingerichtet werden, während die Infanterie auf anderen Kriegsschiffen Unterkunft finden kann, wodurch eine Ausschiffung mit sehr bedeutenden Kräften ermöglicht ist.

Diese Schiffe sind zumeist mit zwei Unterdecken und einem Oberdeck gebaut und werden mit nur wenigen Geschützen versehen, da es ihre Aufgabe nicht sein kann, im Kriege ohne Bedeckung zu fahren. Außer den Transportschiffen werden schwimmende Batterien mit und ohne Dampfkraft und, wie es den Anschein hat, auch gepanzerte Kanonenboote auf Privatwerften gebaut, die Vorschläge der Schiffsbauunternehmer aber besonders berücksichtigt.

Der Schiffbau in den Arsenalen Frankreichs beschränkt sich gegenwärtig auf den Ausbau größerer Propellerschiffe und auf den Neubau von Panzerschiffen. Die Panzerung von bereits gebauten Propellerschiffen war im Anfang dieses Jahres in Frankreich noch nicht über das Stadium der Berathung gekommen und man ist in vielen Kreisen der Ansicht, daß eine Uebereilung in dieser Beziehung die verderblichsten Folgen nach sich ziehen könnte, besonders so lange als die Wirkung der Geschütze die stärksten Panzer zu zerstören im Stande ist. Frankreich, welches mehr den Angriffskrieg als die Vertheidigung im Auge behalten mag, ist umsomehr auf die Entwicklung seiner Artillerie bedacht, als es immerhin im Stande sein wird, seinen etwaigen Gegnern in kurzer Zeit eine beträchtliche Anzahl gepanzerter Schiffe entgegenzustellen. In jedem Falle und wie sich immer die Systeme gestalten mögen, welche im Schiffbau Geltung behalten werden, wird es nothwendig sein, Geschütze zu besitzen, welche am Bord praktisch verwendbar und so wirksam sind, daß sie in ihrer Gesammtheit zum mindesten jenen des Feindes gleich, wenn nicht höher stehen. — Aber auch in diesem Punkte ist Vorsicht geboten, weil das

bestehende, massenhafte Material nicht unnöthiger Weise bei Seite geworfen werden kann und weil andererseits die Unmöglichkeit eingesehen wird, Neuerzeugungen in der erforderlichen Menge und in kurzer Zeit zu liefern, so lange dieselben die eingehendsten Proben nicht bestanden haben.

In der französischen Marine hat man sich nun entschlossen, die älteren tauglichen Geschütze in gezogene umzugestalten und verstärkt dieselben durch einen geschmiedeten Eisenmantel, welcher von den Schildzapfen bis über das Zündloch mit der Hinterfläche des Stoßbodens reicht. — Diese cylindrischen Ueberzüge werden von Rive-di-Gier aus dem Eisenwerke von Petin et Godet bezogen, in einer hierzu eingerichteten Arsenalswerkstätte bis zur Rothhitze erwärmt, dann über die Kanone getrieben und angepaßt und nach der Abkühlung auf der Drehbank gleichmäßig bearbeitet. Sodann wird die Kanone mit Zügen versehen und das Zündloch gebohrt. Dadurch werden die gewöhnlichen 30pfündigen Marinegeschütze zur Verwendung von Geschossen befähigt, welche nahe an 60 Pfund Gewicht besitzen, daher eine größere Eisenmasse dem Feinde zuschleudern können. — Die Kanonen werden mit drei bandartigen Zügen versehen, die Geschosse ebenso mit drei Warzen, welche letztere zur Hälfte aus einem Anguß von Eisen, zur anderen aus aufgehämmerten Zinkkapseln bestehen, denen eine Vertiefung am Geschosse zum Anhaltspunkte dient und die über die gußeisernen Ansätze getrieben werden. — Die Geschütze sind natürlich für die Vorladung eingerichtet. — Aehnliche Verstärkungen der Geschütze sollen auch in Preußen vorgenommen, die Kanonen aber für Hinterladung eingerichtet werden, wodurch die durch den Eisenmantel bezweckte Verstärkung wirksamer sein kann, da der Stoßboden neu hinzukommt und die erforderliche Stärke erhalten kann.

Aus einigen Andeutungen eines hochgestellten Officiers in Brest habe ich zu entnehmen geglaubt, daß die französische Artillerie mit einer neuen Gattung Geschütze sich beschäftige, von welcher erstaunliche Resultate erwartet werden. Bisher ist es mir indeß nicht möglich gewesen, über diese Geschützgattung Aufklärungen zu erhalten.

Auf der anderen Seite beweisen die wenn auch etwas verworrenen Nachrichten, die man über Versuche mit verschiedenen Geschützen in England macht, daß die gezogenen Kanonen unter bestimmten Verhältnissen von ihrer Wichtigkeit verlieren, weil

ihre Pulverladungen in der Regel bei gußeisernen Geschützen, weit geringer sein müssen, als bei glatten Rohren gleicher Stärke.

In dieser Beziehung fehlen, so viel ich glaube, vollkommen verläßliche und systematisch durchgeführte Versuche, welche von Parteilichkeit ganz frei angenommen werden können. Denn auch hierbei scheinen wissenschaftliche oder gründliche Erörterungen in den Hintergrund gedrängt worden zu sein, während man jedem Projecte, das sich einige Geltung bei dem großen Publikum und in der Presse verschaffen kann, ohne weiters in mehr als gebührender Weise Rechnung trägt.

Bei einer Marine handelt es sich vorzugsweise um zwei Geschützsysteme, welche berücksichtigt werden müssen, weil sie verschiedenen Zwecken dienen sollen. Das eine umfaßt Kanonen, welche als Jagdgeschütze oder als solche zur Anwendung kommen sollen, die mit einem mächtigen Projectil versehen, schon mit einem Treffer dem Feinde solchen Schaden zufügen können, um ihn kampfunfähig zu machen. Ihre Bedienung erfordert in diesem Falle nicht jene Schnelligkeit, deren man sich bis jetzt in einer Batterie, welche nach der Breitseite des Schiffes wirkt, befleißen mußte, um dem Feinde empfindlichen Schaden zuzufügen. Diese Kanonen — und hierauf wird insbesondere in England viel Gewicht gelegt — sollen durch Kaliber und Pulverladung Alles überbieten, was bisher angewendet wurde und selbst die Breitseiten eines Schiffes ersetzen, so zwar, daß man es vorzieht, Linienschiffe von 130 Kanonen auf nur sieben bis neun und auch weniger Geschütze zu reduciren, die Schiffe aber selbst mit Panzerung und Kuppelvorrichtung zu versehen. Bei der vergleichsweise geringen Trefffähigkeit der Geschütze auf einem Schiffe muß man voraussetzen, daß einerseits diese Schiffe, großen Kanonenbooten ähnlich, nur an der Küste in ruhigerem Fahrwasser zur Vertheidigung oder zum Angriffe fester Seeplätze in Anwendung kommen sollen, daß aber andererseits die Widerstandsfähigkeit ihrer Panzerungen gegen das schnellere Batteriefeuer feindlicher Schiffe so groß sei, um ihnen zu gestatten, die schweren Geschütze in entsprechenden Zeitintervallen und mit genügender Genauigkeit laden, richten und abfeuern zu können.

Inwieweit dies gegen ein ebenfalls gepanzertes Schiff und gegen ein gut genährtes concentrirtes Feuer einer Breitseite von 25 bis 30 Kanonen gelingen kann, darüber muß die Erfahrung Aufschlüsse geben. Ich neige mich persönlich zur Ansicht, daß bei

gleich widerstandsfähigen Panzern die größere Kanonenzahl den Ausschlag geben müsse, insoferne dieselbe einem größeren Kuppelschiffe entgegengesetzt wird.

Sind aber statt eines großen Kuppelschiffes mehrere gepanzerte Kanonenboote thätig, welche die Geschützkraft des Kuppelschiffes in Summe darstellen, so dürfte insbesondere unter dem Schutze einer nahen Küste das gepanzerte Schiff mit Breitseiten-Batterie im Nachtheile stehen. Die Geschützgattung, welche ein derartiges Kuppelschiff oder Kanonenboot zu tragen hätte, ist die möglichst schwerste und es scheinen sich hiefür zum Theile gezogene Geschütze, zum Theile glatte Rohre von bedeutenden Dimensionen am besten zu eignen. Bei Kanonenbooten würde aber das gezogene Geschütz am meisten anzuempfehlen sein, da dieselben zumeist auf größere Entfernungen und im ruhigeren Fahrwasser zu kämpfen bestimmt sein dürften. — Um aber diesen Geschützen die größtmögliche Wirkung zu sichern, und eine bedeutendere Ladung geben zu können, würden dieselben aus Gußstahl zu erzeugen sein. Krupp in Essen liefert schon jetzt für die Festung Antwerpen gezogene Kanonen aus Gußstahl, welche ein 200pfündiges Geschoß erhalten, ebenso 68pfündige Kanonen nach England, welche erst nach der Ablieferung in den englischen Arsenalen gezogen werden sollen. Indeß würde schon ein Geschütz von der Größe eines unserer 48-Pfünder aus Gußstahl und gezogen, für ein Kanonenboot eine vortreffliche Waffe darstellen.

Die Erzeugungen von Krupp in Essen, dessen interessante Anstalt ich theilweise zu sehen Gelegenheit hatte, verdienen besondere Beachtung und es dürfte sich lohnen, einige schwere Geschütze dort verfertigen zu lassen, welche die Bestimmung als Jagdgeschütze erhalten könnten und unseren Schiffen, ob gepanzert oder ungepanzert, eine bedeutende Offensivfähigkeit verleihen würden.

Die zweite Geschützgattung, welche die Aufmerksamkeit des Seemannes verdient, ist jene der Breitseite eines Schiffes. — Daß gegen gepanzerte und für solche Schiffe die größtmöglichen Kaliber verwendet werden sollen, steht außer Zweifel, es muß aber gleichzeitig das Maß der Möglichkeit ihrer Einführung genau bestimmt werden, weil deren Bedienung und ihre Verwendbarkeit im schnellen concentrirten Feuer mit den praktischen Kräften, über die man am Bord verfügen kann, im Einklange stehen muß. —

Es ist wohl für einen Seeofficier außer Zweifel gestellt, daß ein Kampf auf große Entfernungen mit Breitseiten niemals zu praktischen Resultaten führen wird, daß man dabei nur die eigenen Vorräthe an Munition und die Kräfte der Bemannung vergeuden würde. — Auf große Entfernungen können nur einzelne Jagdgeschütze benützt werden, die bei geeignetem Zustande der See noch einige Wirkung hervorzubringen vermögen.

Der Vortheil gezogener Geschütze ist also bei Breitseiten um so geringer, als im Nahgefechte die glatten Rohre eine bedeutendere Anfangsgeschwindigkeit des Geschosses zulassen, wodurch das größere Gewicht des Spitzgeschosses aufgewogen wird. Aber auch in dieser letzteren Beziehung kann der Vortheil den glatten Rohren zuerkannt werden, denn es ist eben gar nicht nothwendig, daß bei gehöriger Widerstandsfähigkeit des Geschützes das Geschoß kugelförmig sei, ja es würde sogar gegen Panzerungen von Nutzen sein, cylindrische Geschosse anzuwenden, besonders wenn solche über ein Kaliber Länge besäßen, oder auch eine denjenigen Geschossen, welche gegenwärtig für gezogene Geschütze angewendet werden, ähnliche Form erhielten.

Inwieweit indeß eine Vermehrung der Pulverladung bei sphärischen Geschossen nicht wirksamer sei, als die Gewichtsvermehrung des Geschosses, müßte durch Versuche ermittelt und dabei festgestellt werden, ob nicht solche Geschütze herzustellen wären, welche bei einem cylindrischen Projectil eine bedeutende Pulverladung, allenfalls im Gewichte des Geschosses, vertragen.

Dabei müßte allerdings wieder auf das Gewicht der Kanone selbst Rücksicht genommen werden, welche in einer Batterie in keinem Falle so bedient werden kann, wie ein Jagdgeschütz, daher leicht beweglich bleiben und zweifelsohne auf Radrapperten gestellt werden muß.

Das cylindrische Geschoß würde sich auch insoferne empfehlen, als die leichte Möglichkeit vorhanden ist, dasselbe mit Garn oder Tauabfällen so zu umwickeln, daß der Spielraum, ohne dem Rohre zu schaden, auf Null reducirt würde.

Endlich könnte die Verwendung von Schmiedeisen zur Fabrication von Geschossen Vortheile gewähren, welche in der jetzigen Zeit nicht zu übersehen sind. Gußstahl würde aber um so mehr Berücksichtigung verdienen. Solche Versuche würden umso leichter auszuführen sein, als man ohnehin bei den Lieferungen von

Panzerplatten in die Lage kommt, einige derselben an Ort und Stelle zu beschießen. Versuche mit unseren 48pfündigen Geschützen, welche auf Panzerschiffen zur Anwendung kommen, würden schon aus diesem Grunde zu empfehlen sein, und es könnte sich herausstellen, daß ihre Geschosse auf Entfernungen von zwei Kabeln und darunter wirksamer sind, als jene der 24pfündigen gezogenen Hinterladungsgeschosse, welche zwar ein etwas schwereres Projectil besitzen, aber in keinem Falle die Pulverladung der 48pfündigen glatten Rohre vertragen, noch die Anfangsgeschwindigkeit der gewöhnlichen Geschosse dieser letzteren erreichen können. Ueberdieß unterliegt es keinem Zweifel, daß diese 48-Pfünder auch schwerere Geschosse von anderer Form, ohne Umänderungen zu erfahren, vertragen könnten.

Die artilleristische Frage hat indeß in unserer Zeit so sehr an Wichtigkeit zugenommen, daß ihr vorläufig die größte Beachtung zukommt. Ohne den Ausschreitungen der regen Phantasie in nicht unbedeutender Zahl auftretender Projectenmacher allzusehr Beachtung zu schenken, ist es gleichwohl unbestreitbar, daß die Einführung der Panzerschiffe zur größeren Ausbildung des Artillerieperſonales auffordert und dringend gebietet, die Bedingungen zu ermitteln, welche zu erfüllen sind, um möglichst schwere und in ihrer Wirkung den Panzern gewachsene Geschütze einzuführen, welche im Gefechte eine praktische Verwendbarkeit voraussetzen lassen, wenn man die geistigen und physischen Kräfte berücksichtigt, die in einer beschränkten Localität und während eines aufregenden Kampfes in Thätigkeit gesetzt werden können. In dieser Beziehung handelt es sich nicht bloß um die Geschütze selbst, sondern um die technischen Einrichtungen, welche deren Richtung, Ladung und Bewegung zu erleichtern geeignet sind. Ohne solche Einrichtungen ist die Einführung der besten Geschütze nahezu nutzlos und eine vermehrte Anzahl derselben in den Batterien nicht nur zwecklos, sondern absolut schädlich, indem sie zur Vermehrung der Verwirrung und zur Verringerung des zu ihrer Benützung nothwendigen Raumes beitragen und ernstliche Nachtheile bereiten, welchen die beste Führung des Schiffes und die tapferste Bemannung nicht entgegenzutreten befähigt ist. Aus diesem Grunde geschieht es auch, daß die französische Marine einerseits den Uebungen an Bord, andererseits den Ausrüstungen der Schiffe

und den für Artillerie bestimmten Werkstätten in den Arsenalen ihre größte Aufmerksamkeit schenkt.

Was diese letzteren betrifft, so sind Maßregeln getroffen, um auf einer Seite das ältere Material zu benützen, glatte Kanonen in gezogene umzugestalten und die Projectile in genügender Zahl vorzubereiten, auf der anderen die Rapperten dem Zwecke entsprechend mit aller Genauigkeit herzustellen, damit die unvollkommene Construction oder übermäßige Reibung der Beweglichkeit des Geschützes am Bord nicht hinderlich sei und vermehrte Kräfte beanspruche.

Aus demselben Grunde sind bei Schlittenrapperten die auf Deck aufgelegten Kreise mit größter Sorgsamkeit behandelt und werden, wo es nur immer möglich, technische Verbesserungen angebracht, um dem Jagdgeschütze alle nur denkbare leichte Beweglichkeit zu verschaffen.

In gleicher Weise scheint man in England, wenngleich in etwas aufgeregterer Weise, vorzugehen und vorzüglich den artilleristischen Versuchen, freilich nicht immer nach feststehenden Systemen, die größte Ausdehnung zu geben.

In Holland ist man noch nicht vorwärts gekommen und begnügt sich, mit wenigen Ausnahmen, die alten Geschütze zu verwenden, es scheint aber der Zeitpunkt nahe zu sein, in welchem man sich mit artilleristischen Verbesserungen befassen wird.

Für Holland ist überdieß zu bedenken, daß es bezüglich der Einführung neuer Eisenfabrikate mit der Schwierigkeit kämpft, welche aus dem fast gänzlichen Mangel einer Eisenindustrie hervorgeht; denn die Regierung ist gezwungen, mit unproductiven Auslagen Kanonen, Maschinen und Panzer, mindestens das Rohmaterial und die Halbfabrikate, vom Auslande zu beziehen.

Preußen schreitet hingegen, seine mächtige Eisenindnstrie benützend, in der Einführung der 24pfündigen Hinterladungsgeschütze eifrig vor und hat dieselben in Ermangelung gepanzerter Schiffe vorderhand auf Dampfern, Kanonenbooten und auf größeren Schiffen eingeführt, hiebei auch in vielen Fällen die Gußstahlfabrik in Essen und andere Anstalten dieser Art zur Geschützerzeugung benützt.

Ueberdies gestatten die Einrichtungen in der Kanonengießerei von Spandau namhafte Lieferungen von Geschützen für die Kriegsmarine. Die Werkzeuge und Hilfsmaschinen dieser Anstalt ver-

dienen umsomehr die Aufmerksamkeit der kaiserlichen Marine, als die Werkstätte zum Bohren, Drehen und Ziehen der Geschütze ihrer Einfachheit wegen in manchen Theilen der Nachahmung werth ist.

Auch sind die Hilfsmaschinen, welche für unsere Artilleriewerkstätten der Arsenale mit Vortheil in Anwendung gebracht werden könnten, in geringer Anzahl und zeichnen sich durch verhältnißmäßige Wohlfeilheit, Genauigkeit und Einfachheit aus. Sie sind alle aus der Maschinenfabrik von Hoppe in Berlin hervorgegangen und verdienen alle Beachtung.

Ich glaube aber, daß die k. k. Marine für die Züge der Kanonen am besten selbst Sorge tragen sollte, wie es denn auch Frankreich, Preußen und England, letzteres mindestens bezüglich der bei Krupp in Essen bestellten und von mir gesehenen schönen 68pfündigen Gußstahl-Kanonen, thun. Man geht von der, wie ich glaube, richtigen Ansicht aus, daß die Züge der Kanonen mit großer Genauigkeit und auf Vertrauen einflößende Weise nach dem angenommenen Systeme auszuführen sind, was in der Regel unter eigener Aufsicht am besten zu Stande gebracht wird.

In jedem Falle erlaube ich mir, die Ansicht zu wiederholen, daß den artilleristischen Fortschritten der Neuzeit besondere Aufmerksamkeit um so eher geschenkt werden müsse, als es sich darum handeln würde, Panzerschiffe zu bestücken, welche eine zur Defensivkraft im Verhältniß stehende Offensivkraft erhalten müssen, und ich glaube, nochmals meine persönliche Ueberzeugung aussprechen zu dürfen: daß der Sieg in einem Gefechte nicht so sehr dem Schiffe mit den besseren Platten, als jenem mit den besseren Geschützen gesichert bleiben wird. Ueberdies sind die älteren Schiffe, weil dieselben keine Umgestaltung erfahren haben, nur dann noch zu verwenden und von ihnen allenfalls und unter günstigen Verhältnissen ein bedeutender Nutzen zu hoffen, wenn dieselben mit Geschützen solchen Kalibers und solcher Ladungsfähigkeit versehen werden, daß von ihrem wohlgerichteten concentrirten Feuer eine unmittelbare Zerstörung der Panzerungen erwartet werden darf.

Diese Bedingung muß aber auch von jenen umgestalteten, älteren Schiffen erfüllt werden, welche nur solche Panzerungen erhalten haben sollten, deren Stärke in den oberen Theilen der Wandungen nur gegen schiefabgeschossene Vollgeschosse oder im Allgemeinen gegen Hohlgeschosse widerstandsfähig sein kann.

Es ist somit in jeder Beziehung von größter Wichtigkeit, daß vor Allem der Bestückung der Schiffe eine gehörige Aufmerksamkeit geschenkt werde oder daß mindestens die den Anforderungen der Gegenwart entsprechende Umgestaltung der gesammten Schiffsartillerie gleichen Schritt mit den Verbesserungen und Aenderungen halte, welche in der Schiffsconstruction eingeführt werden.

Die Umgestaltung der Schiffsartillerie hat nebstbei den Vortheil, daß darüber kein Zweifel obwalten kann, inwieferne dieselbe wirklich vorzunehmen sei; es mögen nun die Systeme des Schiffbaues die alten bleiben oder anderen Grundsätzen entsprechen und die Ansichten darüber noch so verschieden sein.

In der französischen Marine scheint man eben in dieser Weise vorzugehen und ich habe selbst die neue, in Rochefort in Ausrüstung stehende Propeller-Fregatte Semiramis gesehen, welche, obschon nicht gepanzert, durchwegs mit 30pfündigen gezogenen Kanonen bestückt ist und schwere gezogene Jagdgeschütze auf Deck erhielt. Im Allgemeinen ging aber die Meinung französischer Officiere dahin, daß eine zu voreilige Umgestaltung der bestehenden Holzschiffe in Panzerschiffe durch Nichts gerechtfertigt sei und daß man in dieser Beziehung, wenn auch Versuche in jeder Richtung empfohlen werden können, über die Grundsätze sich einigen müsse, welche bei Panzerungen älterer Schiffe zu befolgen wären, damit die Kosten der Arbeit und der zerstörten Oberschiffe durch wahrscheinliche Erfolge gedeckt werden, welche von einem derart reducirten Schiffe zu erwarten wären. Die französische Regierung schien damals (im Anfange des Jahres 1862) dieselbe Ansicht zu hegen und hatte noch kein einziges Schiff älterer Gattung in ein Panzerschiff umgestalten lassen, vielmehr den Bau neuer Panzerschiffe betrieben, während England mit der Umgestaltung von Linienschiffen in gepanzerte Küstenschiffe (denn mehr können sie wohl nicht sein) begonnen hat.

Dieser Vorgang gibt übrigens Aufschluß über den Standpunkt, welchen die beiden Mächte einnehmen, und verleiht der französischen Marine einen offensiven, der englischen Marine mit Bezug auf Großbritannien selbst einen defensiven Charakter, dessen die französische Seemacht gegenüber England schon aus dem Grunde nicht bedarf, weil Frankreich zur Vertheidigung hinter seiner Seemacht eine Landmacht besitzt wie sie England trotz aller An-

strengungen nicht aufzubringen vermag, welche aber auch auf jedem bedrohten Punkte der Küste in kürzester Zeit concentrirt werden kann. Diesen letzteren Vortheil dankt Frankreich theils seiner glücklichen Küstengestaltung, welche den größten Theil seiner gesammten Grenze bildet, deren Hinterland das ganze Frankreich ist, theils dem Eisenbahnnetze, welches das Land in allen Richtungen durchzieht.

Von diesem Gesichtspunkte ausgehend, dürfte sich der mit aller Vorsicht aufzunehmende Schluß rechtfertigen lassen, daß, wo die Seeküste eines Landes aus was immer für einem Grunde in ihrem Hinterlande keine hinlängliche Stütze zur wirksamen Vertheidigung finden kann, die Umgestaltung einzelner hiezu geeigneter älterer Schiffe in gepanzerte Küstenschiffe nach dem Beispiele Englands anzurathen wäre, weil dadurch die Vertheidigungsmittel mit Benützung älteren Materiales und in beziehungsweise kurzer Zeit bedeutend vermehrt werden.

Die Mittel, welche heutzutage zur Vertheidigung einer Küste aufgeboten werden können, bestehen, darüber kann kein Zweifel obwalten, in gepanzerten Schiffen, welche die Stelle von Festungen einnehmen, deren Beweglichkeit eine beliebige, dem Zwecke entsprechende Aufstellung ermöglicht.

Die Panzerschiffe, welche zur Vertheidigung einer Küste und eines engen Meeres verwendet werden können, unterscheiden sich wesentlich von jenen, welche die hohe See im Ocean oder auf 100 und mehr Seemeilen vom Lande zu halten im Stande sein müssen, welche den Stürmen und Orkanen wie dem Feinde trotzen sollen und keinen Rückzugshafen zur nahen Verfügung haben, wo sie gegen die Macht der Elemente oder gegen die Uebermacht des Feindes in Sicherheit gebracht werden können.

Die gepanzerten Schiffe, welche ein enges Küstenmeer zu befahren haben, dessen Breitenausdehnung in wenigen Stunden durchdampft ist, können auf einfachere Weise gebaut sein, als Panzerschiffe für die hohe See, und es fällt für Schiffe, die zum Beispiel das adriatische Meer zu befahren und zu vertheidigen haben, theilweise die Bedingung der großen Dimensionen weg, welche nothwendigerweise einem Schiffe gegeben werden müssen, welches auch zu Fahrten über den Ocean entsprechend gebaut sein soll.

In dieser Beziehung können wir weder die Systeme von England noch jene von Frankreich im Großen und Ganzen an-

nehmen, sondern müssen Dasjenige herausfinden, was unserem Zwecke am besten zusagen mag.

Wenn aber vor Allem die Vertheidigung der Küste im Auge behalten werden muß, so ist damit nicht gemeint, dieselbe könne nur unmittelbar in der Nähe des Landes geleistet werden, ich gehe vielmehr von der Ueberzeugung aus, daß es nothwendig sei, vor Allem die Gewässer zu schützen, welche zu den Küsten führen, um dem Feinde die Möglichkeit zu benehmen, mit vereinten Kräften Punkte zu bedrohen, an welchen im Augenblicke keine oder keine entsprechende Vertheidigung eingeleitet werden kann. Die erste Vertheidigung der Küste muß sonach schon in der See und in jenen Gewässern zu Stande kommen, welche der Feind befahren muß, um zu den beabsichtigten Landungs- oder Angriffspunkten zu gelangen.

Wir benöthigen somit zweierlei Gattungen von Schiffen, und zwar solche, welche die Küste unmittelbar beschützen und an einzelnen befestigten Punkten derselben zu vereinigen sind, um von hier aus unausgesetzt die Küste zu bewachen — und andere, welche die See auf längere Zeit zu halten befähigt sind und zusammen, in einer oder mehreren Abtheilungen gesammelt, die entsprechenden Gewässer des adriatischen Meeres befahren und bewachen.

Diese Eintheilung einer Defensivflotte ist eine so natürliche, daß sie, wie die Erfahrung lehrt, in allen Kriegen befolgt worden ist, und im Einklange damit habe ich in Frankreich den Panzerschiffen beider Gattungen meine volle Aufmerksamkeit gewidmet.

Küstenschiffe, welche Panzer erhalten sollen, bedürfen in keinem Falle großer Dimensionen und sind Kanonenbooten vergleichbar, die vorzüglich dazu bestimmt sind, mit Jagdkanonen zu wirken, die Vertheidigungswerke am Lande zu unterstützen oder in größerer Anzahl mächtige Schiffe anzugreifen und durch die Vermehrung der Angriffspunkte einen Vortheil über dieselben zu erlangen.

Dieser letztere Fall muß an unserer Küste um so eher berücksichtigt werden, als die wenn auch engen und schwierigen Gewässer doch meist von solcher Tiefe sind, um einzelnen großen Schiffen eine Annäherung zu gestatten.

Diese Kanonenboote müssen auf einer mäßigen Entfernung von der Küste, in den Canälen und Buchten unseres Meeres zu

kreuzen im Stande sein, also einen gewissen Grad von Seefähigkeit erhalten, was um so wichtiger ist, als diese Gewässer zuweilen von argen Stürmen heimgesucht werden, die oft von einem Augenblicke zum anderen sich mit aller Macht entwickeln. Der Körperbau solcher Schiffe muß, wenn sie neu construirt werden, unbedingt von Eisen sein, weil eiserne Schiffe dieser Gattung und Größe jedenfalls leichter sind, als gleichartige hölzerne, daher die Panzerung besser tragen können. Diese Schiffe haben im Allgemeinen nur mit Jagdgeschützen zu wirken, also niemals Seitenbatterien zu gebrauchen, die sie nicht besitzen. Die feindlichen Schüsse, denen sie demnach ausgesetzt sind, können also in den meisten Fällen nur in schiefer Richtung gegen die Bordwände erfolgen, es ist mithin nicht nothwendig, daß die Panzerung eine solche Stärke erhalte, um senkrecht darauf abgeschossenen Projectilen zu widerstehen. Es wird vollkommen genügen, wenn die Panzerplatten an der Wasserlinie die Dicke von 4 bis 4½ Zoll erreichen, während die übrigen 2½ bis 3 Zoll erhalten können. Vergleichende Versuche mit noch dünneren Platten dürften sehr wahrscheinlich beweisen, daß die angegebene Dicke ein Maximum darstellt und daß selbst Platten von 1½ bis 2 Zoll den Geschossen widerstehen, welche unter einem Winkel von 45 Grad gegen dieselben abgefeuert werden.

Eine genügende Panzerung wäre ferner an jenen Theilen der Schiffswand anzubringen, welche die Maschinen, das Pulvermagazin und die Steuerung des Schiffes zu schützen haben, insoferne die entsprechenden Räumlichkeiten theilweise oder ganz ober Wasser liegen.

Die Geschütze des Kanonenbootes sollten nahezu im Mittelpunkte des Schiffes angebracht werden, zum mindesten 48pfündigen Kalibers und gezogen sein, so daß das Geschoß bei 100 Pfund wiege und mit wenigstens 12 bis 16 Pfund Pulver geschossen werden könne. Wünschenswerth wäre es, daß diese Geschütze aus Gußstahl verfertigt würden, wo durch größere Ladungen folglich größere Wirkungen ermöglicht werden. Die Geschützkammer müßte auf Deck gestellt sein und gepanzert werden. Weil aber ein größeres Gewicht ober Deck zu vermeiden ist, so müßte die Widerstandskraft der Platten nicht so sehr in ihrer Dicke als in ihre Stellung gegen die wahrscheinliche Schußrichtung zu suchen und der Grundsatz festzuhalten sein, daß die unter einem spitzen Winkel auf-

fallenden Geſchoſſe im Verhältniß zu der Kleinheit dieſes Winkels wirkungsloſer werden. Es wäre indeß auch in dieſer Beziehung wichtig, durch Verſuche dieſes Verhältniß feſtzuſtellen. Bei ſtark geneigten Flächen dürften $2\frac{1}{2}$ zöllige Panzer für die Batteriehütte genügen. Es wäre ſomit auf dieſen Schiffen das Kuppelſyſtem anzuwenden, jedoch ohne Drehung der Kuppel, weil das Schiff für ſich einer leichten Drehung fähig ſein muß.

Weil aber dieſe Schiffe mit ihren Geſchützen zumeiſt nach Vorne hinaus zu wirken haben, daher das Vordertheil dem feindlichen Feuer am meiſten ausgeſetzt iſt, ſo wäre das Vorderdeck gegen das Vorderſteven geneigt zu halten und wie überhaupt das ganze Deck mit leichtem Panzer zu bekleiden.

Dieſe Boote müßten einer vollkommen guten und leichten Steuerung fähig ſein, was um ſo eher erzielt werden kann, als ſie nicht ſehr lang zu ſein brauchen und das Bewegungsmoment mit Rückſicht auf ihr Gewicht kein allzu großes ſein dürfte.

Die Maſchinenkraft muß der Größe des Bootes entſprechend ſein und dürfte mit derſelben eine Geſchwindigkeit von acht bis zehn Knoten erreicht werden, was mit Rückſicht auf den Zweck dieſer Schiffe vollkommen genügen würde.

Ob dieſelben auch zum Einremen von Holzſchiffen eingerichtet werden könnten, weiß ich kaum zu beurtheilen, ich glaube indeß, daß in dieſer Beziehung die in letzter Zeit in England befürworteten Steam-rams, der Beſchreibung nach, Anhaltspunkte für eine ſolche Einrichtung bieten könnten.

Die Vertheidigung der Küſtengewäſſer könnte indeß auch durch Verwendung älterer Schiffe eine größere Wirkſamkeit erlangen wenn dieſelben eine wenn auch leichte Panzerung erhielten. — Könnten z. B., was die Berechnung bald ergeben würde, unſere ungepanzerten, von Holz gebauten Kanonenboote, eine Belegung mäßiger Panzerplatten vertragen, ſo würde ohne Zweifel ihr Werth ſchon deshalb erhöht, weil ſie dann von den Hohlgeſchoßen keinen Schaden zu befürchten hätten, während gegenwärtig ein einziger wohlangebrachter Schuß dieſer Gattung die hölzernen Kanonenboote dienſtuntauglich machen könnte.

Durch die Panzerung werden ſie wohl tiefer tauchen, das iſt aber in unſeren Gewäſſern kein großer Nachtheil, während daraus der Vortheil geringerer Schußoberfläche und größerer Eintauchung der Schraube hervorgienge, welch letzterer Umſtand auf

eine größere Geschwindigkeit der Fahrt schließen ließe. – Jedenfalls würde die mögliche Vermehrung der Tauchung auf die Wahl der Plattendicke maßgebend bleiben, und ich behaupte, daß diese Kanonenboote schon durch die Panzerung mit ein bis zwei Zoll dicken Platten selbst bei Belassung einer offenen Batterie auf Deck einen Kriegswerth erhielten, welcher mit ihrem jetzigen gar nicht vergleichbar wäre, wenn der Grundsatz festgehalten wird, daß Kanonenboote im Allgemeinen keinen erheblichen Seitenwiderstand zu leisten bestimmt sind. Natürlich müßten sie aber Jagdgeschütze z. B. gezogene 48-Pfünder aus Gußstahl erhalten, welche ihre Angriffskräfte auf die größtmögliche Höhe zu bringen im Stande wären. —

Wie es aber auch immer sein möge, so halte ich dafür, daß gepanzerte Schiffe dennoch einen eisernen Körper erhalten sollen. Es ist unmöglich, daß ein hölzerner Körper durch die Temperatur-Einflüsse und durch die gewöhnlichen Erschütterungen der Maschine nicht leide, daß die Bolzen der Panzer nicht locker werden und daß die Holztheile keine Veränderungen erleiden, welche häufige Kalfaterungen und Ausbesserungen bedingen, deren Ausführung zur Abnahme der Platten zwingt, was abgesehen von dem üblen Einfluß auf den Bau des Schiffes, eine nicht geringe Arbeitskraft und Arbeitszeit erfordert und mit mannigfachen Schwierigkeiten verbunden ist. Zudem dürften Schiffe aus Holz, besonders solche, welchen eine so bedeutende Belastung der ganzen Länge nach aufgebürdet ist, ihre Formen einbüßen.

Was die Größe der Schiffe betrifft, so glaube ich kaum daß es überhaupt räthlich sein kann, jetzt schon Schiffe zu bauen, welche wie die französischen „Solferino" und „Magenta" bedeutende Dimensionen erhalten und in der Größe Linienschiffen gleichstehen. Ich glaube, daß unter allen französischen Panzerschiffen die Fregatte „La Couronne" den größten Anspruch auf Nachahmung machen könne. Sie trägt 42 Kanonen, besitzt einen Eisenkörper und dürfte ihren Formen nach schöne Erfolge in See liefern. Die Construction dieses Schiffes ist vergleichsweise keinen bedeutenden Schwierigkeiten unterworfen gewesen und dessen Kosten dürften nicht übermäßig genannt werden, wenn man auf die voraussichtliche Lebensdauer dieses Schiffes Rücksicht nimmt. Wie die Eisenschiffe im Allgemeinen, ruht auch bei der „Couronne" sowohl die Holzfütterung als der darauf befestigte Panzer auf einem Absatze,

welcher zur Festigkeit der Panzerung beiträgt und das Schiff in keiner Weise schwächt, es wird dadurch vielmehr der Vortheil erreicht, daß das Unterschiff eine größere Wasserverdrängung also mehr Tragfähigkeit erreicht und daß die Panzerung mit dem Unterschiffe nach außen eine ununterbrochene Oberfläche bildet und nicht überlästig an den Seiten wirkt.

Die Bemastung der „Couronne" ist sehr stark, die Raaen breit, die Segeloberflächen sehr bedeutend. In wie weit aber das Schiff im Allgemeinen dieser Bemastung entspricht und von den Segeln erfolgreichen Gebrauch machen kann, bleibt dahingestellt. Gewiß ist es, daß diese Bemastung im Gefechte von keinem Vortheil und selbst verderblich sein kann.

Im Uebrigen dürfte die „Couronne" dem Kriegszwecke vollkommen entsprechen, da sie ihrer ganzen Länge nach gepanzert ist und gutes Geschütz trägt.

Das bei großen Holzschiffen befolgte System, dieselben nicht ganz zu panzern und nur die Batterien mit gepanzerten Schotten abzuschließen, scheint mir verwerflich, denn sie setzen sich der Gefahr aus, am Vor- und Hintertheile zerstört und in Brand gesetzt zu werden, was durch eine leichte Panzerung verhindert werden könnte.

In Beziehung auf die Fähigkeit gut zu steuern, sind lange große Schiffe, welche eine schwere Panzerung erhalten, gegen kleinere im Nachtheil. Das Bewegungsmoment und der Seitenwiderstand des Wassers sind so groß, daß es unmöglich ist, das Steuerruder ohne Gefahr des Bruches oder einer ernstlichen Beschädigung namhaft zur Seite zu bringen. Die Drehung des Steuers kann nur eine kleine und allmählige sein daher die Zeit und der Raum, um das Schiff zu wenden, groß sein müssen.

Ich bin der Meinung, daß so lange keine Mittel erfunden werden, den größeren Panzerschiffen leichtere Steuerung zu verschaffen, ihre Wirksamkeit gegen leicht drehende Schiffe immer eine untergeordnete bleiben wird, wenn nur diese letzteren so manöverirt werden, um den directen Angriffen des Panzerschiffes zu entgehen. Ich glaube daher, daß kleinere Panzerschiffe vorläufig im Vortheil bleiben, selbst, wenn ihre Panzer nicht so mächtig sein sollten, als jene des größeren feindlichen Schiffes, und ich denke, daß die leichte Steuerfähigkeit eine der wichtigsten Bedingungen ist, um den Kriegswerth eines Schiffes zu erhöhen.

Aus diesem Grunde würde ich mich für Panzerschiffe erklären, welche die Größe der „Couronne" nicht erreichen, sondern höchstens auf 24 bis 30 Kanonen berechnet sind. Ich bin überzeugt, daß es vortheilhafter sei, vier Schiffe zu 24 bis 30 Kanonen zu besitzen, als drei, welche 36 bis 42 Kanonen tragen und beiläufig dieselben Kosten verursachen würden.

Hierbei ist vorausgesetzt, daß die Panzerplatten die gleiche Widerstandsfähigkeit haben oder daß jene der kleineren Schiffe für einzelne senkrecht auf eine Platte fallende Schüße eben so undurchdringlich seien, als bei den größeren. Ich behaupte aber auch, daß, wenn nur die Wasserlinie und die Maschinenräumlichkeiten mit starken Platten und die übrigen Theile mit dünneren Platten belegt sind, ein kleineres Schiff gegen ein größeres, welches gleich stark gepanzert ist, noch immer wegen seiner leichten Steuerfähigkeit im Vortheil bleiben werde.

Dies kann um so eher bei uns in Oesterreich geschehen, weil das zu Gebote stehende inländische Eisen Eigenschaften besitzt, wie vielleicht kein anderes in Europa und wie sie sich in der Plattenfabrication vorzüglich verwerthen lassen.

Schon die ersten Versuche mit inländischen Platten haben bewiesen, daß wir in keinem Falle das Ausland um seine Panzerplatten zu beneiden brauchen, und daß die Voraussetzung größerer Vollkommenheit mit allem Grund gestattet ist. Die Platten werden im Allgemeinen entweder aus gewalzten größeren Blechen oder Packeten von Schienen geschmiedet, welche letztere eben so gewalzt werden. —

Diese Methode scheint vorläufig zu besseren Resultaten zu führen, wiewohl auch der ersteren mannigfache Vortheile nicht abzusprechen sind. Ich glaube sogar, daß auf die eine wie auf die andere Weise gute Erfolge erzielt werden können, wenn nur das verwendete Eisen rein und mit der entsprechenden Sorgfalt behandelt wird.

Hiebei sind die Gewinnung des Roheisens, seine Behandlung in den Puddlingsöfen, die Bildung der Packete und die Abkühlungsmethoden von besonderer Wichtigkeit und verdienen die größte Aufmerksamkeit. — In der Behandlungsart des Eisens bei der Plattenconstruction zeichnen sich in Frankreich die Eisenwerke von Petin & Godet, welche für die französische Marine arbeiten, und jene der Gebrüder Marrel in Rive de Gier vorzugsweise aus. Die

Werke von Petin & Godet sind mir unzugänglich geblieben; sie sollen aber die Platten aus gewalzten Blechen erzeugen, womit man indeß damals in der Marine nicht ganz zufrieden war, weil wie es scheint, die Fabrication unter dem Einflusse von Leuten gestanden, welche auf ihren eigenen Vortheil mehr bedacht waren, als auf jenen des Staates. Die Werke der Gebrüder Marrel hingegen, wo auch für die k. k. österreichische, sowie für die sardinische Kriegsmarine Platten erzeugt wurden, konnte ich im Einzelnen besehen und bei der Behandlung des Eisens theilweise zugegen sein.

Gleichzeitig habe ich auch die Eisenwerke von de l'Horme besichtigt, von welchen die Eisenschienen für die Platten Marrels bezogen werden, und mich im Allgemeinen von der Vorzüglichkeit der Erzeugung überzeugt. Die Schienen, welche zur Packetirung verwendet werden, greifen ineinander und bilden auf solche Weise zusammenhaltende Lagen, welche eigentlich wie halbzolldicke Eisenbleche aussehen, da die Zusammenfügung der Schienen eine sehr genaue ist.

Wenn nun eine solche Lage gebildet wird, bei welcher die Zusammengehörigkeit der Schienen zu einem Ganzen bewerkstelligt wird, so sollte man denken, daß statt einer solchen Lage ein eben so großes Blech verwendet werden könnte. Der einzige Vortheil der ineinandergreifenden Schienen dürfte sein, daß die Schienen reiner und vollkommener aus der Walze hervorgehen als ganze Bleche und daß bei der Schweißung der Packete unter dem Hammer die noch haftenden Schlacken aus der losen Verbindung der Schienen leichter herausgetrieben werden können. Wie dem auch sei, so werden aus den Packeten zuerst zwei mächtige Deckplatten von etwa 2½ bis 3 Zoll Dicke unter dem Dampfhammer gebildet und mit diesen ein großes Packet erzeugt, worin lange Schienen zwischen den bauchig aufgetriebenen Deckplatten gelegt werden. Dieses Packet wird nach gehöriger Erwärmung unter einen schweren Dampfhammer gebracht und daraus die Panzerplatte gebildet.

Diese Platte wird nochmals rothglühend gemacht und im Wasser abgekühlt. Sodann kommt dieselbe in einen Ofen, worin deren sieben Platz nehmen und allmählig bis nahe zur Rothhitze erwärmt, dann aber bei vollkommenem Verschluße des Ofens auf natürlichem Wege, jedoch sehr langsam der Abkühlung zugeführt werden.

Diese letztere Behandlung der Platten hat zweifelsohne großen Einfluß auf die Weichheit des Eisens an der Oberfläche,

wenn die letzte Erwärmung eine mäßige, die Platten nicht durchdringende gewesen, während die frühere Abkühlung mittels Wassers eine Abhärtung des Eisens bis ins Innere bezweckte.

Meiner Meinung nach wird sonach die Platte aus weichem Oberflächeneisen und aus einem härteren Kern bestehen und sollte bei großer Weichheit nach außen und großer Härte nach innen die besten Resultate und ein Maximum des Widerstandes gegen das Eindringen von Geschossen, sowie ein Maximum der Zähigkeit gegen das Zerspringen zu liefern im Stande sein.

In Ruhrort, wo die Gesellschaft „Phönix" nunmehr die Plattenfabrication zu betreiben gesonnen und bereits eine Bestellung der englischen Regierung übernommen hat, glaubt der technische Director, daß es ihm gelingen wird, in umgekehrter Weise gute Resultate zu erlangen. Er will nämlich die ausgesetzte Oberfläche der Platte stählen, wie dies von Seite der Fabrik bereits mit Eisenbahnschienen geschieht. Er hofft dadurch die Zerbrechlichkeit der Platte zu verhindern und gleichzeitig eine harte Oberfläche herzustellen, auf welcher die Geschosse keinen geeigneten Angriffspunkt finden können. Die Versuche müssen beweisen, ob solche Platten den bis jetzt gebräuchlichen vorzuziehen sein. Außerdem sucht Herr Krupp in Essen Platten aus weichem Gußstahl herzustellen und hofft den besten Erfolg.

In allen Fällen ist ein möglichst schwerer Dampfhammer zum Schmieden der Eisen- oder Stahlplatten erforderlich, weil nur mit einem solchen die großen Eisenmassen gehörig durchgearbeitet, im Inneren verbunden und von den noch anklebenden Unreinigkeiten gesäubert werden können. Die Gebrüder Marrel haben es erkannt, daß ein Hammer von 180 bis 200 Centner Gewicht und 7 Fuß Hub noch immer nicht den Anforderungen entspricht und haben einen Hammer von nahe an 400 Centner aufgestellt, von dem sie sich bessere Resultate versprechen.

Für Gußstahl scheint sogar ein noch schwererer Hammer erforderlich zu sein und Herr Krupp in Essen rechnet bei der Erzeugung von Gußstahlplatten auf die Mächtigkeit seines Dampfhammers von 1000 Zollcentner und 10 Fuß Hub, eine in jeder Beziehung sehenswerthe Maschine.

Die Proben, welche die englische Marine mit den Panzerplatten vornimmt, dürften übrigens eine bessere Erzeugung der Platten bedingen, als dies bei uns der Fall sein möchte, denn

sie bestehen in Beschießung einer Platte auf nur 200 Yards, also nahezu eine Kabellänge, mit 68pfündigen glatten Geschützen, deren Geschoß auf diese Entfernung eine größere Wirksamkeit haben muß, als ein gleich schweres aus einer gezogenen Kanone geschossenes Projectil, da ersteres eine größere Anfangsgeschwindigkeit besitzt.

Mit Rücksicht darauf und um unserer Eisenindustrie bei Lieferungen von Panzerplatten auch fremde Märkte zu sichern, wäre es meiner Ansicht nach wünschenswerth, daß die im Inlande erzeugten Platten ebenfalls auf die Entfernung einer Kabellänge mit glatten, mindestens 48pfündigen Geschützen und mit der größtmöglichen Pulverladung erprobt würden, was schon deshalb zweckentsprechend erschiene, weil die Grenze, bis zu welcher inländische Platten zu widerstehen im Stande sind, ermittelt und Verbesserungen in der Fabrication, wo solche möglich sind, angeregt würden. Ebenso dürften Versuche der Widerstandsfähigkeit von dünneren Platten, als die gewöhnlichen 4½zölligen, unter verschiedenen Winkeln von Werth sein, denn nur die genaue Kenntniß der Grundlagen, auf welchen die Panzerung beruht, kann zu Systemen im Schiffbau führen, welche bestimmten und gewünschten Zwecken entsprechen können. Die Erfahrungen und Kenntnisse, welche bei derartigen Versuchen und Ermittlungen gesammelt werden, kommen aber nicht nur der Defensivkraft der Schiffe, sondern auch der Artillerie und der Eisenindustrie zu Gute.

Die Befestigung der Platten an den Schiffskörper geschieht in Frankreich meines Wissens noch immer mittelst Bolzen, welche zweifelsohne die Platte in ihrer Widerstandsfähigkeit schwächen, da die cylindrischen Bohrungen der Platten die Sprengung derselben begünstigen. Die Bohrungen der gebogenen Platten werden aber in Frankreich nach der Biegung hergestellt, weil sonst Risse und Verlegungen der Eisentheile vorkommen können, welche der Festigkeit Eintrag thun.

Bei Eisenschiffen, wo die Platten auf einer Stufe im Körper des Schiffes ruhen, dürfte die Aufeinanderfügung der Platten dadurch an Festigkeit gewinnen, wenn die langen Kantenflächen nicht ganz rechtwinklig zur Plattenoberfläche geschnitten würden.

Dadurch aber, daß die Platten einen gegenseitigen Halt erhielten, könnte die Bolzenanzahl bedeutend vermindert werden. Die Versuche, welche gegenwärtig zum Zwecke der Befestigung

der Platten auf ihrer Unterlage vorgenommen werden, dürften in dieser Beziehung zu beachtenswerthen Resultaten führen.

Mit Ausnahme Frankreichs habe ich während meiner ganzen übrigen Missionsreise bezüglich der Panzerungen von Schiffen weder in Holland noch in Preußen etwas zu Gesicht bekommen, das für die k. k. Marine in irgend einer Weise von Interesse sein könnte. Sowohl in Holland wie in Preußen sind die Schiffspanzerungen nicht über das Stadium der Berathungen gelangt und nur in Holland beschäftigt man sich damit, einzelne ältere Segelfregatten in gepanzerte schwimmende Batterien umzugestalteen. Diese Schiffe sollen zur Vertheidigung der Flußmündungen dienen und erhalten keine Maschine, sondern werden fest verankert.

Die Einführung gepanzerter Schiffe hat zur Folge, daß für dieselben in den Arsenalen entsprechende Einrichtungen hergestellt werden müssen, um diese schweren Schiffe im Falle der Nothwendigkeit ausbessern zu können. Schon der große Tiefgang dieser Schiffe bedingt Dockvorrichtungen in genügender Wassertiefe, ihr Gewicht aber eine größere Festigkeit der Unterlage.

Inwieferne ein Balancirdock wie jener in Pola dem Zwecke der Dockung eines selbst mäßig großen Panzerschiffes entsprechen werde, weiß ich nicht zu bestimmen, weil solche Docks sonst in Europa nicht bestehen und mir hierüber keine näheren Erfahrungen zu Gebote stehen. Gewiß ist aber, daß die Dockung größerer Schiffe nur mit der größten Vorsicht und bei genügender Wassertiefe geschehen kann, ein Umstand, der im Kriege Nachtheile mannigfacher Art verursacht. Die Verwendung von Propellerschiffen und um so mehr von Panzerschiffen an einer langen Küste macht es aber dringend nothwendig, die Dockvorrichtungen an derselben zu vervielfältigen, weil sonst der Kriegsdienst auf sehr nachtheilige Weise beeinträchtigt würde.

Frankreich, England, Holland und alle Marinen, welche kriegsfähig sein und ihre Schiffe in Thätigkeit erhalten wollen, besitzen mehrere Arsenale an ihren Küsten oder die Möglichkeit, die Ausbesserungen der Kriegsschiffe vorzunehmen. Dies ist aber bei uns nicht der Fall. Südlich von Pola ist keine einzige Anstalt vorhanden, wo größere Schiffe, umsoweniger Panzerschiffe, ausgebessert werden könnten, und ein Schiff, welches beispielsweise an der Mündung des Golfes Beschädigungen erlitte, ist gezwungen, nach Pola zu fahren, um dort die erforderlichen Arbeiten aus-

führen zu lassen. Ist es nicht im Stande oder wie immer verhindert, die lange Reise bis dahin zurückzulegen, so kann es in Cattaro, Gravosa oder Lissa unthätig bleiben, wodurch die Widerstandsfähigkeit unserer kleinen Seemacht sehr empfindlich beeinträchtigt werden kann.

Ich halte es für eine dringende Nothwendigkeit, sobald als thunlich im unteren Theile des Golfes an der Küste eine Anstalt zu schaffen, welche dem Bedarfe Sr. Majestät Kriegsmarine entspricht und deren Kraft gegenüber einem eindringenden Feinde sehr bedeutend erhöht.

Die günstige Lage von Gravosa schiene zu einer solchen Anstalt, welche schon oft zur Sprache gekommen, einzuladen und ich möchte mir sogar erlauben, auf den Canal d'Ombla aufmerksam zu machen, welcher seiner Lage nach einem kleinen Arsenale die größte Sicherheit gewähren könnte.

Dieses Arsenal sollte in keinem Falle jetzt schon zu einem Bauarsenale, sondern nur zur Ausbesserung der Schiffe eingerichtet werden, wobei allerdings auf die Möglichkeit späterer Ausdehnung Rücksicht genommen werden müßte.

Dasselbe hätte nach meinem Dafürhalten mindestens einen Trockendock von der Tiefe und Größe für Linienschiffe und Panzerschiffe zu erhalten und müßte überdieß mit einer Maschinenwerkstätte, einer Schmiede und den für Kohlen, Artillerie- und Schiffsgegenständen nothwendigen Magazinen versehen sein.

Die Anlage von Arsenalen an den Endpunkten einer im Kriegsfalle zu vertheidigenden Küste ist vorzüglich für eine kleine Marine von großer Bedeutung, sie ist aber auch zur Vertheilung der Arbeit erforderlich, weil es einem einzigen Arsenale im Kriege kaum möglich sein dürfte, die Arbeit zu bewältigen, welche nach erfolgten Gefechten zu besorgen ist.

Es geschieht ohne Zweifel auch aus diesem Grunde, daß die holländische Regierung nebst den Arsenalen von Amsterdam und Vlissingen den Bau eines dritten, im Norden des Königreiches, am Helder, unternimmt, wiewohl der Umstand hiezu den Anstoß gegeben, daß sowohl in Amsterdam wie in Vlissingen die nothwendige Wassertiefe für größere Schiffe mangelt, auch der Raum dieser Arsenale ein zu beschränkter ist, um für größere Ausrüstungen dienen zu können.

Selbst die preußische Marine hält es für unumgänglich nothwenig, nicht nur im Jahdebusen ein Arsenal zu besitzen, sondern auch bei der beabsichtigten Auflösung des provisorischen Arsenals in Danzig ein anderes auf der Insel Rügen herzustellen. Und dennoch ist die preußische Marine der Größe nach weit unter der österreichischen, wird noch viele Jahre brauchen und viel Schwierigkeiten zu überwinden haben, um den Stand unserer Seemacht zu erreichen.

Hiebei erlaube ich mir die Bemerkung, daß mit der Anlage eines kleinen Arsenals in Gravosa oder an einem sonst zu wählenden Punkte der Küste auf die Möglichkeit einer Eisenbahn, welche, wie ich früher erwähnt, vom Innern des Reiches bis an die Küste Dalmatiens reichen würde, Rücksicht genommen werden müßte.

Der Stand unserer Marine bedingt indeß, daß dem Arsenal in Pola eine Ausdehnung gegeben werde, welche seine Arbeitsfähigkeit und die Möglichkeit der Aufbewahrung genügender Vorräthe erhöht, was solange von bedeutender Wichtigkeit ist, als keine Eisenbahnverbindung zwischen Pola und Triest und allenfalls auch Fiume zu Stande kommt.

Die französischen Arsenale können in dieser Beziehung vielfache Anhaltspunkte bieten und ich will es versuchen, auf Grund dieser Anstalten diejenigen Maßregeln anzuführen, welche mir für Pola nothwendig erscheinen.

Was vor Allem die Unterbringung der Vorräthe und des Materiales betrifft, glaube ich auf die Nothwendigkeit der genügenden Approvisionirung der Magazine hinzuweisen, welche, so lange die Isolirung Pola's andauert, mindestens auf ein volles Jahr für sämmtliche Schiffe der Marine berechnet werden müßte. Die Localitäten, welche hiezu in Anspruch genommen werden, sollten eine angemessene Theilung und Sonderung dieser Vorräthe zulassen, damit sowohl die administrative Ordnung gehandhabt, als auch die unversehrte Aufbewahrung der Gegenstände veranlaßt werden könnte.

Diese Maßregel ist in den französischen Arsenalen gewissenhaft durchgeführt, sie fällt aber zumeist in den holländischen Arsenalen auf und ist auch in dem preußischen Arsenal zu Danzig, obschon es nur aus provisorischen Holzbauten besteht, aufrecht erhalten.

Den Materialsabtheilungen stehen im Allgemeinen niedere Beamte vor, welchen die Evidenzhaltung des ihnen anvertrauten

Materials zukommt, ohne daß sie Rechnungsleger wären. Sie haben nur für die Erhaltung, Ordnung und gehörige Vertheiluug des Materials zu sorgen und sind auch dafür verantwortlich, daß kein Gegenstand ohne schriftlichen Auftrag der Magazinsverwaltung ausgegeben werde.

Wo das Material in höheren Stockwerken untergebracht ist, sind überall Aufzüge angebracht, welche die Handhabung und Vermittlung schwerer Gegenstände erleichtern. Indeß werden in Frankreich gesonderte ebenerdige Magazine vorgezogen, welche auch ohne Zweifel zu empfehlen sind, wenn sie durch Schienengeleise mit den Hauptpunkten des Verbrauchs in Verbindung gesetzt sind.

Die Kohlenaufbewahrung bedarf besonders in unserem Falle einer größeren Berücksichtigung, weil die inländischen Mineralkohlen an der Luft und unter den Einflüssen des Wetters bedeutend an Brennkraft und Consistenz verlieren. Sie nehmen viel Feuchtigkeit auf, verwittern leicht und sind der Selbstentzündung ausgesetzt.

Aber auch englische Kohlen verlieren von ihrer Heizkraft, wenn sie längere Zeit im Freien gelagert bleiben, so daß sich bei dieser Aufbewahrungsmethode ein reeller ökonomischer Nachtheil ergibt, der im Laufe der Jahre solche Bedeutung erhält, um den Bau von Magazinen räthlich zu machen. Bedenkt man aber, daß nicht nur der Verbrauch schadhafter Kohle ein größerer ist, sondern daß die Schiffe im Augenblicke des Bedarfes jene Geschwindigkeit der Fahrt nicht erreichen können, welche ihnen mit guten Kohlen möglich wäre, so dürfte die sorgfältige Unterbringung der Kohle in Magazinen um so eher zu empfehlen sein, weil im Kriege bedeutende Nachtheile vermieden würden.

In Frankreich bestehen im Allgemeinen in den Arsenalen keine eigentlichen Wasserwerften, wo abgetakelte Schiffe unter Dach gebracht werden können.

Die Schiffe werden zumeist mit Leinwanddächern versehen, welche auf Weichholzstützen ruhen und sehr stark über die Bordwände reichen. Diese Methode hat gewiß viele ökonomische Vortheile für sich, ohne jedoch diejenigen erreichen zu können, welche von bereits erbauten gedeckten Wasserwerften geboten werden. Diese lassen sich hingegen für eine große oder rasch sich vergrößernde Seemacht, schon der bedeutenden Kosten wegen nicht gut herstellen und dürften in jedem Falle nur für größere Schiffe oder für

Panzerschiffe zur Anwendung kommen. Die Aufbewahrung des Materials am Bord ist schädlich für dasselbe und für das Schiff und wird überall sorgfältig vermieden. Für Schiffe, welche längere Zeit in Abrüstung zu bleiben bestimmt sind, wird allgemein der graue Anstrich von außen zur Erhaltung angewendet.

Bezüglich der Werkstätten verdienen gegenwärtig Maschinen-, Schmiede- und Kesselwerkstätten die größte Beachtung. Indeß wird in keinem Arsenale diesen Werkstätten eine solche Ausdehnung gegeben, um Maschinen oder größere Gegenstände zu erzeugen, wenn die heimische Industrie für den Bedarf Sorge zu tragen im Stande ist.

Die Erfahrung hat gelehrt, daß derlei Erzeugungen nur unter dem Schutze der Concurrenz ökonomisch und dem Zwecke entsprechend hergestellt werden können, und man wird wohl in Frankreich zu dem Resultate gelangen, daß selbst die Regierungsfabrik in Indret dem Fortschritte in der Technik und der Oekonomie der Erzeugung nicht entspricht und daß sie in Händen von Privaten glänzendere Erfolge erzielen würde; abgesehen davon, daß Indret zu ferne von den Eisenwerken Frankreichs liegt, um wohlfeile Fabrikate zu liefern.

In den Arsenalen Frankreichs, sowie in jenen Hollands trachet man, bei Neubauten von Maschinenwerkstätten möglichst lichte Gebäude zu errichten, die entweder aus Eisen oder Mauerwerk, jedoch in solcher Weise gebaut werden, um keine ununterbrochenen Seitenwände der Länge nach darzubieten. Diese Wände sind vielmehr bogenartig gebaut und die Bögen mit Glasfenstern versehen; eine Einrichtung, welche alle technischen Arbeiter befriedigt. Würden indeß volle Seitenmauern vorgezogen werden, so wäre jedenfalls das Dach für Oberlicht einzurichten, wie es die meisten neueren Maschinenfabriken Deutschlands besitzen. Die Vertheilung einer Maschinenwerkstätte in mehrere Stockwerke sollte wenn möglich vermieden werden; bei Anbringung von Oberlichten kann indeß ein Gang bei genügender Breite der Werkstätte bis zur Höhe der Fenster errichtet werden, wo die kleineren Hilfsmaschinen und Werkzeuge mit Vortheil aufgestellt werden können. In diesem Falle beirren dieselben nicht die größere Arbeit in den ebenerdigen Räumen, wo die schwereren Gegenstände bearbeitet werden.

Ganz abgesehen von dieser Einrichtung ist aber für genügenden Raum in der Maschinenwerkstätte zu sorgen und es

dürfen besonders die größeren Hilfsmaschinen nicht so nahe aneinander gestellt werden, um sich möglicherweise gegenseitig in der Arbeit zu hindern.

Bei Mazeline in Havre, wo ich die besteingerichtete Maschinenwerkstätte gesehen habe, sind für die größeren Hilfsmaschinen eigene kleine Dampfcylinder verwendet, welche die Bewegung der ersteren vermitteln. Der Dampf strömt diesen Cylindern von dem Hauptkessel zu und wirkt sozusagen unabhängig von dem Gang der übrigen Werkmaschinen. In derselben Weise werden Coupolöfen in Thätigkeit erhalten, obschon der Cylinder kaum 8 Zoll Durchmesser haben dürfte. Durch diese Einrichtung wird angeblich Oekonomie erzielt und es kann die Arbeit, wo sie am meisten benöthigt wird, fortgesetzt werden, ohne die Hauptmaschine in Bewegung zu erhalten.

In den französischen Arsenalen verwendet man allgemein kleine feststehende Locomotiv-Maschinen zur Bewegung der Hilfsmaschinen. Je nach der Größe der Werkstätte sind deren zwei oder drei aufgestellt, wovon jede die nächste Abtheilung der Werkstätte bedient. Durch die Anwendung solcher Hochdruckmaschinen wird Raum und angeblich auch Brennmaterial erspart.

Die Gießereien sind in den Arsenalen Frankreichs und Holland unansehnlich und werden nur zum Guß von Gegenständen gebraucht, die zur Ausbesserung der Ausrüstungsgegenstände dienen.

Die Kesselwerkstatten sind meistens mit den Magazinen verbunden, in welchen die Kessel untergebracht sind. Die Artilleriewerkstätten sind in Frankreich noch immer völlig von dem übrigen Arsenale getrennt und bilden eine eigene Abtheilung. Die Schmieden sind meistens weitläufige Werkstätten, im Allgemeinen mit Feuern an den Wänden und mit solchen in der Mitte der Länge nach, wobei im letzteren Falle zwei Feuer mit der Rückenwand aneinander stoßen. In den Schmieden ist die Anwendung von Dampfhämmern allgemein geworden. In der Regel steht außer den größeren Dampfhämmern zwischen je vier Feuern ein kleiner Dampfhammer von vielleicht 5 bis 15 Centnern und man sieht selten Schmiede, welche ohne Hilfe des Dampfhammers größere Stücke bearbeiten. Dabei wird Zeit gewonnen und entsprechender Erfolg erzielt.

Die größeren Dampfhämmer von 25 bis 50 Centnern und darüber stehen in einer eigenen Abtheilung der Werkstätte, woselbst Krahne zur Bewegung schwerer Eisenstücke aufgestellt und entsprechende Feuer oder Reverbere-Oefen errichtet sind.

Die Verwendung einer Anzahl kleinerer Dampfhämmer erfordert zwar ein zahlreicheres Personal, welches mit der Handhabung solcher Maschinen vertraut ist, aber ein solches Personal ist in der Marine leicht zu erziehen, wenn die verfügbaren Schiffsmaschinisten, welche im Allgemeinen solche Instrumente kennen, den vorhandenen geschickteren Schmieden an die Hand gehen.

Weil aber in Pola schon seit längerer Zeit ein kleiner Dampfhammer aufgestellt ist, so dürfte die Vermehrung solcher Hilfsmaschinen keinen Schwierigkeiten unterliegen. Indeß sind bekanntermaßen Schmieden und Maschinenwerkstätten in Pola viel zu klein und zu beschränkt, um dem Bedarfe der Flotte zu entsprechen und es dürfte dringend nothwendig sein, beiden Werkstätten geeignetere Localitäten anzuweisen.

Soll Pola, wie es nach den errichteten Werften die Aussicht hat, das Bau-Arsenal der Marine werden, so dürfte es zweckentsprechend sein, dasselbe mit einer Sägewerkstätte zu versehen, wie jene es sind, welche in den französischen, wie in den holländischen Arsenalen in neuerer Zeit hergestellt wurden.

Diese Sägewerkstätten sind sämmtlich mit Dampfsäge-Einrichtungen des Herrn Normand junior in Havre eingerichtet, mit welchen man überall sehr zufrieden ist und die meiner Ansicht nach kaum übertroffen werden können.

Bei der Einführung des Eisenbaues dürfte die Errichtung gedeckter Bauwerften unnöthig sein und jene vollkommen genügen, welche in Pola bereits ausgeführt oder der Vollendung nahe sind.

Ich übergehe die übrigen Einrichtungen der Arsenale, welche so ziemlich überall dieselben sind und keiner weiteren Erwähnung bedürfen, möchte indeß hervorheben, daß die baldige Herstellung von zweckentsprechenden Ufermauern und Anlegeplätzen für die Schiffe, sowie die Vervielfältigung von Krahnen und Hebemitteln eine nicht zu verkennende Wichtigkeit für die Oekonomie und Zeitgewinnung in der Arbeit besitzt. Das Arsenal von Cherbourg ist in dieser Beziehung ein Muster und bietet in einem verhältnißmäßig kleinen Raum die Möglichkeit, mehr zu leisten als in den

größeren Arsenalen von Toulon und Brest. Das letztere ist zwar unbegreiflicherweise noch immer bevorzugt, aber die Nachtheile eines an langgestreckten steilen Ufern, längs eines engen Flusses erbauten Arsenals, wo jede freiere Bewegung gehindert ist und in welchem keine größeren Wasserbecken möglich sind, werden wohl die französische Regierung bewegen, langwierige Herstellungsarbeiten an Docks, Werkstätten und Magazinen zu beschränken, für welche der Raum in hartem Granit ausgesprengt und gewonnen werden muß. In dieser Beziehung dürften Cherbourg und Rochefort nebst Toulon diejenigen Arsenale sein, welche einer Zukunft entgegengehen, für welche in Brest und Lorient — im letzteren Hafen wegen mangelnder Wassertiefe — die Bedingungen fehlen.

Die geräumigen drei Wasserbecken im Arsenale von Cherbourg haben die regelmäßige Form eines langen Viereckes, an dessen kurzen Seiten Stapel oder Docks angebracht sind. An den langen Seiten laufen breite Uferwege und liegen die dem Bau und der Ausrüstung dienenden Magazine. Die Wasserbecken sind untereinander mittels breiter Canale in Verbindung. Sämmtliche Ufermauern sind aus Steinquadern in solcher Tiefe gebaut, daß die größten Schiffe anlegen können, was nicht unbedeutende Kosten verursacht haben muß, da die Ebbe und Flut beträchtlich ist. In dieser Beziehung würden solche Bauten an unserer Küste und im Arsenale von Pola um so größere Vortheile bieten, als selbst am natürlichen Ufer die Wassertiefe meist eine sehr große ist.

Ueberhaupt verdiente das Arsenal von Cherbourg seiner Eintheilung und seiner Bauten wegen gründlich studirt zu werden, da es in vielen Beziehungen bei der Anlage neuer Anstalten dieser Gattung zur Nachahmung empfohlen werden darf.

Das Arsenal von Cherbourg dürfte indeß auch in anderer Hinsicht die Aufmerksamkeit der technischen Behörden auf sich ziehen. Es werden nämlich daselbst fortwährend Versuche gemacht, um die Schiffsdampfmaschinen zu verbessern und so einzurichten, daß eine Ersparung an Brennmaterial sowohl, als die Verringerung des Raumes, den sie an Bord einnehmen, möglich werde. Die Frage des Brennmaterials ist eine für Frankreich um so wichtigere, als es dermalen noch immer von England abhängig ist, da die französischen Mineralkohlen — ähnlich denjenigen, die zur Zeit noch unserer Marine zu Gebote stehen — die Wärme-

menge der englischen unter sonst gleichen Verhältnissen bei weitem nicht entwickeln können.

Die Anwendung überhitzten Dampfes hat bei der französischen Kriegsmarine noch keinen allgemeinen Eingang gefunden, soll aber dennoch zur Thatsache werden, nachdem die Mercantil-Dampfschifffahrt nunmehr in Frankreich wie in England zum großen Theile den überhitzten Dampf als vortheilhaft für die Oekonomie des Betriebes gefunden hat.

Die theilweise Anwendung von Hochdruck und die Einführung solcher Maschinen, bei welchen die ursprüngliche Speisung des Kessels mit süßem Wasser, der nachträgliche Ersatz mittels im Maschinenraum eigens hiezu destillirten Seewassers geschieht, schien im Anfang dieses Jahres die Aufmerksamkeit der französischen technischen Marinebehörden auf sich gezogen zu haben, denn es waren Versuche mit einem in England construirten und von der französischen Regierung angekauften Dampfer im Gange, dessen Maschine indeß keinesfalls so einfach ist, um ein für größere Schiffe günstiges Resultat zu versprechen. Man hoffte indeß unter Beibehaltung des Principes der Speisung mit süßem Wasser und der theilweisen Anwendung des Hochdruckes die Maschine zu vereinfachen. Indeß scheint auch diese Maschine die Verwendung englischer Kohle obschon mit bedeutenden Ersparungen zu bedingen und es ist überhaupt schwer denkbar, daß die Heizvorrichtungen der Kessel in solcher Weise hergestellt werden können, um sowohl mittelmäßige Braunkohlen als englische Steinkohlen je nach Gutdünken zu verwenden, was in jedem Falle für Schiffe möglich sein müßte, welche die heimischen Küsten verlassen und auf weiteren Fahrten in entfernteren Stationen nur englische Kohle vorfinden. Abgesehen davon, daß die Kohlenvorräthe am Bord bei Verwendung von schlechterer Braunkohle bedeutend größer sein müßten, um für eine gleiche Anzahl Stunden auszureichen, wie es bei Anwendung von englischer Kohle möglich wäre, tritt der Umstand hinzu, daß die Entfernung der Roste von den Heizoberflächen bei Verwendung von Braunkohle größer und die Zugvorrichtung eine solche sein muß, wie sie bei englischer Kohle nicht anwendbar wäre.

Frankreich wird sonach, wenn keine besonderen Erfindungen im Maschinenwesen auftauchen, wie allenfalls die Anwendung erhitzter Luft statt des Dampfes, oder die Verwendung anderer

Brennſtoffe — immerhin auf den Verbrauch engliſcher Kohle angewieſen ſein, und dürfte bei einem ausbrechenden Kriege gegen England Nachtheile zu bewältigen haben, welche die franzöſiſche Kriegsmarine gegenüber der engliſchen ſehr empfindlich berühren werden.

In Oeſterreich würden dieſe Nachtheile gegenüber einer mit engliſcher Kohle verſehenen Seemacht nicht in bedrohlichem Maße auftreten, wenn die Möglichkeit vorhanden wäre, die im Kohlenbecken der unteren Donau vorhandenen Kohlen an die Küſte des adriatiſchen Meeres zu bringen. — Die Preiſe dieſes Brennmateriales werden zwar immer ziemlich hoch bleiben, aber wenn man bedenkt, daß ſelbſt zur Zeit des Krimkrieges, bei welchem Oeſterreich nicht betheiligt war, die Kohlenpreiſe die doppelte Höhe im Mittelmeere erreichten, ſo wird es leicht erklärlich ſein, daß ein Verbindungsweg zwiſchen den Kohlengruben jenes Beckens und dem Meere nicht nur der kaiſerlichen Marine, ſondern auch dem öſterreichiſchen Handel bedeutende Vortheile in Ausſicht ſtellen würde. Und hiezu bedarf es keines unmittelbar in unſerer Nähe ausbrechenden Krieges, ſondern nur eines aus was immer für einem Grunde geſteigerten Bedarfes an Brennmaterial, um dieſe Vortheile mindeſtens zum Theile fühlbar zu machen. Ueberdies dürften wenigſtens die Fünfkirchner Kohlen bei wohlfeiler Verfrachtung auf einer directen Eiſenbahn immerhin auch in Friedenszeiten an unſerer Küſte preiswürdig bleiben.

Die Verſorgung der Dampfſchifffahrt im adriatiſchen Meere mit inländiſchen Kohlen, die Möglichkeit, dieſelben im Mittelmeere zur Zeit beſonderen Bedarfes abzuſetzen, ſchiene ſchon für ſich auf die Nützlichkeit von Bahnen hinzuweiſen, welche auch in anderer Beziehung den wohlthätigſten Einfluß auf den Wohlſtand und auf die Cultur von Völkern ausüben müßten, die gegenwärtig von aller Welt abgeſondert und iſolirt ihre Kräfte zum Nutzen ihrer ſelbſt und des Staates kaum zu verwenden im Stande ſind. Landſtriche, welche reich an Producten, wie kein anderes Gebiet in Europa ſind, deren geographiſche Lage, Flüſſe und Thäler alle Vortheile darbieten, die den Segen eines Landes ausmachen müßten — ſolche Landſtriche, die für ſich allein den Reichthum der Monarchie begründen würden, ſind ohne Zweifel höherer Beachtung würdig und verdienen, daß mit aller Anſtrengung von Seite der Regierung die Mittel geboten werden,

damit sie baldigst an dem großen Weltverkehr mit ihren Schätzen theilnehmen können. Hiebei hat auch die kaiserliche Marine ein directes Interesse und sie könnte nach meinem Dafürhalten den Ruhm ernten, Anstoß zu Verbesserungen gegeben zu haben, welche die nachhaltigsten und segenreichsten Rückwirkungen auf den Gesammtstaat ausüben würden.

Abgesehen von den Anstrengungen, welche in Frankreich gemacht werden, um eine Ersparniß von Brennmaterial am Bord zu erzielen, an welchen sich nicht nur die Kriegsmarine, sondern auch Private betheiligen, scheint man allen übrigen Theilen des technischen Fortschrittes gleiche Aufmerksamkeit zu schenken und keinen Vorschlag zu vernachlässigen, der irgendwie zu nützlichen Resultaten führen könnte. So baut man in Rochefort an einem unterseeischen Schiffe, dessen Länge 43 Meter beträgt. Dasselbe besitzt vorne eine Einrichtung, um Petarden oder Sprenggeschoße in das feindliche Unterschiff zu schleudern. Die Bewegung wird mittelst comprimirter Luft bewerkstelligt werden, welche in beinahe 20 Cylindern aus Kesselblech im Innern des Schiffes aufbewahrt ist und die gleichzeitig zur Einathmung für die Schiffsbemannung zu dienen hat. Das Boot war im Anfange dieses Jahres noch auf der Werfte, dürfte aber gegenwärtig vollendet sein. Dieses Schiff scheint übrigens dazu bestimmt zu sein, die Blokade eines Hafens oder einer Küstenstrecke von Seite eines feindlichen Geschwaders zu verhindern, überhaupt aber in der Nähe der Küste zur Vertheidigung einzelner Punkte derselben zu dienen.

Die Vertheidigungs-Anstalten der Maine-Arsenale Frankreichs beruhen indeß vorzugsweise auf Landbefestigungen, welche in neuester Zeit viele Verbesserungen erfahren haben. Zumeist sind die neueren Arsenale von einem Wall umgeben, welcher in Cherbourg einer regelmäßigen Befestigung gewichen ist, während auch alle dominirenden Höhen mit Werken versehen sind.

In Rochefort, welches ziemlich tief im Lande an den Ufern der Charente liegt, will man überdies die flachen Ufer an der Mündung dieses Flusses mit gepanzerten Thürmen versehen, welche eine Kuppelvorrichtung erhalten sollen. Die Geschütze, welche in Antrag gekommen sind, sollen 100pfündigen Kalibers sein. Es ist nicht zu verkennen, daß derartige Thürme an der Mündung eines Flusses oder eines Hafens, sobald sie keine große Höhe über dem Meeresspiegel haben, große Vortheile darbieten und

eine Widerſtandskraft beſitzen können, welche den Angriffen von der Seeſeite gewachſen ſein dürften. — In wie weit ſolche gepanzerte Batterien oder Thürme ſich für unſere Küſte eignen würden, wage ich nicht zu entſcheiden, gewiß iſt es indeß, daß da, wo es ſich um Strandbatterien handelt, ihre Verwendung um ſo größeren Werth haben dürfte, wenn ſie an Oertlichkeiten errichtet werden ſollen, wo die Erde zur Aufführung von ſolchen Bruſtwehren mangelt, welche den gegenwärtig gebrauchten Geſchoſſen zu widerſtehen im Stande ſein können.

Bei der Befeſtigung von Antwerpen werden gegen die Flußſeiten zu, ebenfalls Panzerungen eigenthümlicher Art in Verwendung kommen. So viel ich aus den mir gegebenen Erklärungen entnehmen konnte, wird dieſe Panzerung mittelſt Eiſenbalken bewirkt, welche das dahinterliegende Erdreich oder Mauerwerk ſo weit ſchützen ſollen, um eine Breſche unmöglich zu möchen.

Weder in Holland, noch in Preußen beſchäftigt man ſich dermalen mit Panzerungen der Landbefeſtigungen, wenngleich in letzterem Lande manche Stimme ſich dafür geltend zu machen ſucht und die Eiſeninduſtriellen ſelbſtverſtändlich damit einverſtanden wären.

Einige Worte über den Handel.

(1880.)

Die „Neue Freie Presse“ bringt einen bemerkenswerthen Aufsatz, der unsere Verhältnisse gut und richtig schildert. Darin heißt es unter Anderem: „Kein wirthschaftlicher Aufschwung vermag einen Ersatz zu bieten für die unabsehbaren Folgen einer verkehrten Handelspolitik, gerade so, wie die ökonomische Blüthe sich nicht ganz entfalten kann ohne eine gesicherte Finanzlage.“

Wir kranken aber eben an verkehrter Handelspolitik und an ungesicherter Finanzlage.

Was die Handelspolitik betrifft, so kann nur dann ein Erfolg zu Gunsten des Staates erwartet werden, wenn das Wesen des Handels an maßgebender Stelle und unter den Gebildeten des Landes erkannt wird, wenn es die Grundlage jeweder Handelspolitik bildet. Wir sind aber leider noch immer gewöhnt, den Handel mit der Industrie zu verwechseln, der Industrie als Mittel des Handels einen maßgebenden Standpunkt einzuräumen, welcher die Interessen des Einzelnen vor jene des Ganzen stellt. Wir vergessen, daß Handel ein Austausch von Bedürfnissen ist und daß die Erzeugnisse der Industrie nicht allein zu diesen Bedürfnissen gehören, sondern daß es noch andere bedeutende Güter gibt, von denen wir im Handel Gebrauch machen, um sie gegen andere uns nützliche und wünschenswerthe umzutauschen.

Unsere Handelsminister glauben ihrer Pflicht Genüge zu thun, wenn sie industrielle Mittelpunkte besuchen, Fabriken besehen und die Wünsche der Industriellen entgegennehmen; sie halten es für richtig, bei vorkommenden Gelegenheiten, wo es sich um das Wohl und Wehe der ganzen Bevölkerung des Reiches handelt, ausschließlich Industrielle zusammenzurufen, um ihre Meinungen zu hören und zu verwerthen, und oft nur solche, die augenblicklich den größten Einfluß ausüben. Den Handelskammern, welche bei uns mit sehr wenigen Ausnahmen nur Industriekammern genannt werden können, werden Gutachten abgefordert, die aber nur industriellen Inhalts sein können und die den großen Handel mit den Interessen der Industrie identificiren und jene des ganzen Landes darüber vergessen oder in den Hintergrund drängen.

Damit wird zwar, wie das Sprichwort ſagt, „der Bock zum Gärtner gemacht“, aber dieſer Bock herrſcht und es wird ihm kein Gegengewicht durch einen Handelſtand entgegengeſtellt. Das Weſen, die Bedingungen des Handels ſind unbekannt, das Wiſſen iſt überhaupt in dieſen Dingen ein ſehr geringes, ſelbſt in unſeren parlamentariſchen Kreiſen, und ſo wird das Dogma aufgeſtellt: Schutz der Induſtrie, anſtatt der aus den Bedingungen des Volkslebens hervorgehenden Schlußfolgerung: Schutz des Handels.

Der Handel iſt, wie ſchon erwähnt, in letzter Auflöſung Austauſch von Bedürfniſſen von Volk zu Volk. Dieſer Austauſch bedingt aber die Kenntniß dieſer Bedürfniſſe, die Möglichkeit, dieſelben zu annehmbaren Preiſen abzuſetzen und der Concurrenz anderer Nationen ſiegreich entgegenzutreten. Daraus folgt jedoch die Nothwendigkeit möglichſt vollkommener und im Vergleich zu ähnlicher concurrirender Waare billigere Arbeit, dann ein entſprechendes Syſtem von möglichſt directen und billigen Communicationen. Individuell wird alſo der Handel die Geſchicklichkeit und Arbeitsfähigkeit der Menſchen zu ſteigern im Stande ſein, Kenntniſſe und Erfahrungen vermehren und mithin der Civiliſation und dem Fortſchritte im Wiſſen und Können mächtig dienen, ſo daß größere Handelsthätigkeit eine höher ſtehende Entwicklung des Geiſtes bezeichnet. In ſtaatlicher Beziehung werden durch den Handel Verkehrswege eröffnet, welche wieder zurückwirken auf ſämmtliche Bedingungen des ſtaatlichen Lebens, die Berührungen der einzelnen Theile eines Reiches und dieſes ſelbſt mit der äußeren Welt vermehren, mit ihnen aber auch die geiſtigen Eigenſchaften und Fähigkeiten eines Volkes auf eine höhere Stufe der Entwicklung bringen.

Wir können demnach daran feſthalten, daß die Concurrenz mit anderen Nationen die Arbeit vervollkommt und verwohlfeilt, daß der Schutz des Handels darin beſteht, dem Austauſche der Güter die entſprechenden kürzeſten und vortheilhafteſten Wege zu eröffnen und die Hinderniſſe zu beſeitigen, welche ſich etwa dem freien ungehinderten Verkehr entgegenſtellen. Die Concurrenz iſt zweifacher Art, ſie iſt entweder im Innern des eigenen Landes oder auf ausländiſchen Märkten zu beſtehen.

Dieſe beiden Concurrenzgattungen ſtehen miteinander ſtets in Fehde, die Induſtrie eines Landes glaubt ſich berechtigt, das

eigene Gebiet zu versorgen und wünscht jeden fremden Mitbewerber davon auszuschließen. Die Concurrenz auf ausländischen Märkten hingegen erfordert Erleichterung von Ein- und Ausfuhr, denn dort, wo Handel, d. h. Austausch stattfinden soll, muß die Einfuhr und Ausfuhr sich das Gleichgewicht halten.

Ein Ueberwiegen der einen über die andere beweist immer einen anormalen Zustand, der auf ungesunden Grundlagen ruht. Nur wo Einfuhr und Ausfuhr sich in gleichem Maße steigern, ist ein Fortschritt im Wohlstande des Volkes vorhanden, ist die Arbeit dieses Volkes vermehrt und verbessert, sind seine Verkehrswege den Bedürfnissen des Handels entsprechend.

Der Staat erhebt von der Einfuhr Zölle, welche den Finanzen zu Gute kommen sollen und nur darin ihren Ursprung haben. Sind diese Zölle so hoch, daß die Einfuhr der Menge nach hinter dem Maße der Ausfuhr zurückbleiben muß, so wird diese letztere endlich in demselben Verhältniß zurückgehen, schon aus dem Grunde, weil die fremden Staaten ihre Zölle ebenfalls erhöhen und diese Ausfuhr beschränken.

Es kann sich allerdings auch nach dieser Richtung Gleichgewicht der Güterbewegung herstellen, aber auf Kosten der Bevölkerungen, welche in letzter Auflösung diese Zölle zu tragen haben, da dieselben in den Preisen ihren Ausdruck finden.

Die innere Concurrenz bringt die Industrie dazu, alle Mittel in Bewegung zu setzen, um den Staat zu vermögen, die Zölle auf die von ihr erzeugten Güter, die auch vom Auslande zur Mitbewerbung auf den inneren Märkten erscheinen, so zu erhöhen, um diese Mitbewerbung zu erschweren oder ganz zu beseitigen. Die Industriellen glauben dadurch den Vortheil der Beherrschung des inneren Marktes zu erzielen und das persönliche Interesse veranlaßt sie, diese Zölle eine solche Höhe erreichen zu lassen, daß selbst die richtigen Preise ihrer Waare über ihr Maß gesteigert werden können. Dadurch erhöht sich die Schwierigkeit des Lebens der Consumenten, die Arbeit hat keinen Sporn und verschlechtert sich, ohne im Preise zu sinken. Endlich macht dies Alles die Einfuhr trotz der hohen Zölle möglich. Das Land hat aber an Arbeitsfähigkeit verloren, abgesehen davon, daß ein solches Vorgehen andere Staaten ermuntert, Repressalien zu üben.

Dem arbeitet in einem Staate, wo ein Handelsstand besteht und mächtig genug ist, dieser entgegen, denn die Erhöhung der

Zölle vermindert die Einfuhr und Ausfuhr, erschwert die Concurrenz auf fremden Märkten.

Der äußere Handel vermehrt aber die Arbeit im Inlande und bedingt deren größere Vollendung. Er ist der Regulator dieser Arbeit insoweit, als der innere Handel von der Kauffähigkeit der eigenen Bevölkerungen abhängt, welche wieder von wechselnden Erträgnissen des Landes abhängig ist. Die Fabriken, welche für äußeren Handel arbeiten und zugleich das Innere versorgen, werden in jedem Falle gleichartigere Arbeit haben, als diejenigen, die nur für dieses Innere thätig sind. Sie nützen ihre Mittel besser aus, verwerthen ihre Kräfte in erhöhterem Maße.

Man sollte also zum Besten des geistigen Fortschrittes, zu größerer Verwerthung der Volkskraft, zur Vervollständigung und Erhöhung der Arbeitsfähigkeit und des Wohlstandes im Allgemeinen den Handel nach Außen stets berücksichtigen und ihm die Möglichkeit größerer Entwicklung verschaffen durch Hinwegräumung aller Hindernisse, die ihm im Wege stehen und ohne Schädigung Anderer beseitigt werden können.

Im Allgemeinen wirken hohe Schutzzölle wie Hindernisse des Handels ebenso wie hohe Tarife des Transportes, wie schlechte Wege und mangelhafte Einrichtungen des Staates, welche die Sicherheit des Handels beeinträchtigen. Was die Zölle betrifft, so sind diese der Arbeit desto weniger schädlich, je größer das Gebiet ist, je weiter die Grenzen sind, für welche sie gelten, und je zahlreicher die nach verschiedenen Richtungen thätige Bevölkerung ist. Die innere Concurrenz, der innere Austausch wird dann bedeutender, der innere Handel ausgedehnter, der Ersatz für ein augenblicklich verarmtes Gebiet durch ein anderes glücklicheres geleistet.

Darum sind Zolleinigungen und Verbände angrenzender Staaten zu einem einigen und einzigen Zollgebiet von außerordentlichem Werthe und dort anzustreben, wo die politischen Verhältnisse dies gestatten. Unter solchen Verhältnissen kann hoher Zollschutz zuweilen vortheilhaft erscheinen.

Ueber die Aufgaben des Staates und des Individuums.

Die Freiheit für das einzelne Individuum im Staate schließt die Möglichkeit in sich, die eigene sittliche Arbeit ohne Störung der Rechte Anderer zur Geltung zu bringen und zum Nutzen der Gesellschaft und seiner selbst zu verwerthen.

Eine solche Freiheit ist ein Recht jedes Mitgliedes der Gesellschaft im Staate, dessen Pflicht darin besteht, seine Kräfte und Fähigkeiten zu entwickeln und im Sinne des allgemeinen und des individuellen Nutzens zu verwenden.

Es ist Pflicht der Regierung, im Staate die Mittel zu bieten und die Wege zu ebnen, welche die sittliche Arbeit, deren Entwicklung, Verwerthung und Förderung ermöglichen, sei dieselbe geistiger oder materieller Natur.

Die Sicherung des Eigenthums, die Wahrung der Rechte Einzelner und der Gesammtheit, die Vertheidigung des Staates gegen innere und äußere Feinde, sind natürliche Folgerungen dieser Grundsätze, eben so sehr wie die Heranbildung und Erziehung des Volkes, womit jedem einzelnen Individuum die Möglichkeit geboten wird, beizutragen zum Wohle des Ganzen, zum Fortschritte der Cultur; damit es derjenigen Moral huldigen lerne, welche zur Erhaltung seines Geschlechtes, zur Förderung seines geistigen und materiellen Fortschrittes gleich nothwendig erscheint.

Die Regierung oder im Allgemeinen die Vertretung der menschlichen Gesellschaft im Staate hat mithin vor Allem nach zwei Richtungen zu wirken, und zwar einerseits das Volk zu erziehen, damit es die Grundsätze der Moral aufnehme und zur Arbeit, zur Schaffung von geistigen und materiellen Werthen fähig werde — andererseits dafür zu sorgen, daß Gesetze und Einrichtungen zur Erhaltung, Sicherung und Entwicklung der menschlichen Gesellschaft aufgestellt und befolgt, daß deren Uebertretung auf das geringste Maß herabgedrückt und daß im Allgemeinen die Güter der Menschen vor jedem feindlichen Eingriffe sicher gestellt werden. Damit ist es aber nicht genug. Wo der Geist zum Bewußtsein seiner Kraft und seines Schaffungsvermögens erwacht ist, wo Entwicklung und Fortschritt angebahnt

werden, da muß auch Bewegung möglich ſein, die freieſte, unmittelbar zum Zwecke führende Bewegung, die Verbindung der Menſchen auf kürzeſtem, ungezwungenſtem Wege. Kraft ohne Bewegung iſt nicht denkbar, es wäre denn, daß eine entgegenſtehende Kraft ihr Widerſtand leiſtet, welche gleiche Bewegung in entgegengeſetztem Sinne zu erzeugen vermag. Dann iſt aber die Bewegung umgeſetzt in Druck und Wärme; durch den Druck iſt jeder Fortſchritt gehemmt, unmöglich, werden aber die ſchaffenden Kräfte mehr und mehr zurückgedrängt, ſo iſt damit ein reeller Schaden der Menſchheit bedingt, weil der Druck die Wärme der Leidenſchaften entfeſſelt. Die Bewegung der geiſtigen und materiellen Güter macht ſich im Verkehre geltend, wenn dieſelbe der Gemeinſchaft zu Gute kommen ſoll.

Der Verkehr aber macht die Reſultate der Arbeit zum Gemeingute der Menſchen, und wo dieſer Verkehr ungehemmt und auf dem kürzeſten Wege ſtattfindet, da iſt Kraft und Zeit gewonnen. Die Verwerthung der Arbeitsleiſtungen in Mitte von concurrirenden Geſellſchaften wird dort am lohnendſten und geſichertſten ſein, wo der Weg, den die Güter zurücklegen, der kürzeſte, die Hemmungen, welche dem Verkehr entgegenſtehen, die kleinſten ſind.

Wäre der Verkehr aber noch ſo frei und ungehemmt, ſo würde ein wirklicher Erfolg nur dann geſichert ſein, wenn auch die Arbeit, von jedem äußeren Widerſtande befreit, in kürzeſter Zeit und auf dem directeſten Wege die Schaffung von vollkommeneren Gütern bewirken kann.

Die Regierung hat demnach nicht nur die Erhaltung der Geſellſchaft, die Sicherung des Eigenthums, die Aufrechterhaltung der Moral, Heranbildung und Entwicklung der Menſchen zu fördern, ſondern ſie muß auch den geiſtigen und materiellen Anſtoß zur Arbeit, zur Schaffung von Werthen und ihres Verkehres dadurch geben, daß ſie deren Verwerthung möglich macht und die Hinderniſſe hinwegräumt, welche der Freiheit der Bewegung in der vortheilhafteſten Richtung entgegenſtehen.

Zu dieſem Reſultate kann die Regierung aber nur dann gelangen, wenn die Menſchen, welche zur Führung und Vertretung der ſtaatlichen Geſellſchaft berufen werden, ihrer Aufgaben bewußt ſind, die geiſtige und materielle Kraft und die Kenntniſſe beſitzen, den Anforderungen gerecht zu werden, welche die Bevölkerung, in

deren Namen und Interesse sie zu wirken haben, zu stellen berechtigt ist.

Hiezu sind umfassende Kenntnisse und Erfahrungen unerläßlich, dogmatische Auffassungen oder einseitige Richtungen hingegen folgerichtig auszuschließen und es muß das Wissen mit dem Können in innigster Verbindung und im Gleichgewichte stehen.

Da die sittliche Arbeit gefördert und mit ihr die Verwerthung der Arbeitsleistungen möglich gemacht werden soll, so muß die Regierung sowohl die Ziele kennen, welche der Arbeitende sich stellen kann und darf, sowie die Hindernisse und Schwierigkeiten, welche der Arbeitsleistung und Verwerthung entgegenstehen.

Sie muß daher auch die kürzesten Wege ebnen und die Einrichtungen treffen, damit der Verkehr erleichtert und die Güter der Menschen zu Waaren werden, welche in lebendigem Umtauschverkehr stehen.

Die geistige Arbeit der Menschen ist, wenn sie auch abstracter Natur keinem directen Nutzlichkeitsziele als Wissenschaft zugewendet zu sein scheint, in letzter Auflösung doch materiellen Anwendungen dienstbar und es würden Industrie, Landwirthschaft und Güterverkehr keiner Entwicklung fähig sein, wenn die wissenschaftlichen Bestrebungen und Erfolge nicht die Grundlagen böten, auf welchen die Arbeit nach allen Richtungen hin zu größerer Vollkommenheit gelangen, Zeit und Kraft aber erspart werden kann.

Wissen und Erkennen sind nicht nur, wie Humboldt sagt, die Freude und die Berechtigung der Menschen, sondern sie stellen Pflichten vor, die jeder Mensch zu erfüllen hat, um dem Zwecke seines Daseins zu entsprechen. Denn vermag er auch die Ursache dieses Daseins nicht zu erkennen, so ist er sich doch der Kräfte und Mittel bewußt, mit welchen er ausgestattet wurde, und kann darüber nicht im Zweifel sein, daß die Verwendung und Verwerthung dieser Kräfte und Mittel geboten ist, sollen sie nicht als nutzlos der Vergeudung anheimfallen, zum Schaden und Nachtheil seiner selbst und der menschlichen Gesellschaft.

Die Nichtverwerthung der eigenen Kräfte und Fähigkeiten in sittlicher Richtung ist auch in materieller wie in geistiger Beziehung eine Sünde, die der Mensch an sich selbst und an seinen Nebenmenschen verübt und die er oft mit Elend und Ungemach auf Erden büßen muß, sei es nun, daß diese Buße ihn selbst oft seine Nachkommen und die Gesellschaft trifft, zu welcher sie gehören.

Derjenige Staat ist der mächtigste und reichste, in welchem die Kräfte und Fähigkeiten der Einzelnen zur besten und größten Verwerthung gelangen können.

Wo die Verwerthung dieser Kräfte und Fähigkeiten möglich ist und gefördert wird, da sehen wir, daß diese Verwerthung auch wirklich stattfindet, daß also der Drang nach Arbeit im Menschen vorhanden ist und daß das Streben lebendig ist, zur Vermehrung seines geistigen Fortschrittes und seines materiellen Wohlstandes thätig zu sein.

Diese Grundsätze sind die Richtschnur, welche eingehalten werden soll, wo es sich um das Wohl und um die Zukunft, um die Macht und um die Dauer eines Staates handelt.

Wie überall in der Natur, so treten auch hier mannigfache Störungen der Durchführung dieser leitenden Grundbedingungen in den Weg. Störungen des Fortschrittes in geistiger wie in materieller Beziehung, die in ihrem ursprünglichen Auftreten oft übersehen werden, aus Leidenschaften und aus persönlichen Interessen Einzelner hervorgehen, der Erhaltung und Entwicklung der menschlichen Gesellschaft entgegenwirken und in ihrer Anhäufung und oppositionellen Vereinigung schädlich sind, indem sie sich der freien Arbeit und dem freien Verkehr hinderlich erweisen.

Aus dem Hervortreten dieser störenden Ursachen entstehen Widerstände, welche durch Menschenclassen hervorgerufen sind, die für sich das Monopol der Herrschaft und alle Vortheile zu erreichen streben, deren Nutzen dem Staate und im Allgemeinen der ganzen staatlichen Gesellschaft in gleichem Maße zu Gute kommen sollte.

Die Monopole in geistiger wie in materieller Beziehung erzeugen aber Stillstand im Fortschritte, nähren die Trägheit und Genußsucht, aber auch den Neid und die Sucht jener Classen, welche von den Vortheilen der Privilegirten ausgeschlossen sind.

In einem Staate, wo Trägheit und Genußsucht zum Vorschein kommen, wo das sinnliche Element allgemein überwiegt, kann man immer mit voller Sicherheit auf das Vorhandensein oder auch auf die Nachwirkung von monopolisirenden oder bevorzugten Menschenclassen rechnen, welche nicht durch sittliche Arbeit, sondern durch Ausbeutung der Mehrzahl oder durch die ihnen gewordene Stellung, inmitten ihrer Mitmenschen, mühelos Vortheile

des materiellen Lebens erreicht haben, welche Anderen zu erreichen verwehrt ist.

Wo die sittliche Arbeit im allgemeinsten Sinne des Wortes nicht die Trägerin des Fortschrittes ist, da entsteht nur jene Scheincivilisation, welche im bequemen Nachbeten von Aeußerlichkeiten vorgeschrittener Gesellschaften sich gefällt und den Prunk, die Ausschweifung, die Genuß- und dementsprechend die Gewinnsucht nach allen Richtungen zum Lebensziele sich erwählt.

In einer solchen Gesellschaft entwickeln sich oder finden überreichen Anklang alle jene dogmatischen Principien, welche keine Gedankenarbeit erfordern, ja diese unterdrücken. Solche Menschenclassen lassen die Zukunft gedankenlos an sich herankommen, ohne einer Vergangenheit und Gegenwart mit allen ihren Lehren und Beispielen zu gedenken, eine Zukunft, welche höchstens durch Wunder in der Weise gestaltet werden soll, wie es für die Fortsetzung eines Lebens möglich ist, das jede Anstrengung im Denken und Schaffen scheuet, nicht das wahre Wohl, sondern nur gedankenlosen individuellen Genuß erstrebt.

Die unentwickelteren Classen der Gesellschaft, diejenigen, bei welchen das Denken gegen das Thun in den Hintergrund tritt, bei welchen die Sinne entwicklungsfähiger sind als die Gedanken — diese Classen streben nach nichts Anderem, als nach gleichem Genusse und sie glauben nur darin ihren Lebenszweck zu erblicken, indem sie dem sinnlichen Theil ihrer menschlichen Eigenschaften eine Bevorzugung zukommen lassen.

Der Sinn für das Schöne und Edle geht dabei mit dem Sinne für sittliche Arbeit verloren, die Menschen entsittlichen sich und verthieren zum Nachtheil des Fortschrittes, des Staates und der ganzen menschlichen Gesellschaft.

An die Stelle von Begriffen sind Worte und sinnliche Anschauungen getreten, statt der Arbeit soll das Spiel den Erwerb ersetzen, statt nach dem Wohlstande zu streben, sehen sie nur im Wohlleben das Ziel ihres Wirkens, statt der Aufsuchung der Wahrheit ihr geistiges Leben zu widmen, finden sie einen bequemeren Anhalt an Formeln und Darlegungen, die sie glauben, aber nicht verstehen. Je geringer das Wissen, desto größer ist der Glaube, das Vorurtheil, desto leichter aber die Mißleitung eines ganzen Volkes, welches nur dann aus seinen Träumen erwacht, wenn es, dem vollständigen Ruin preisgegeben, sich nicht mehr selber zu

helfen weiß, und nun in blinder Wuth das Gute mit dem Böſen über Bord wirft.

Der Staat als ſolcher muß ſich, wenn er überhaupt inmitten einer fortſchreitenden Staatengemeinſchaft ſich erhalten und dauernden Beſtand haben will, auf das Wiſſen und nicht auf den Glauben ſtützen, denn im Staate ſollen Arbeit und Verkehr, Ordnung und Sicherheit walten und die Grundlage zur Entwicklung und Förderung der menſchlichen Geſellſchaft bilden, ſollen ihre Kraft vermehren, ihre Macht und ihren Einfluß vergrößern, ihre Zukunft verbeſſern, verſchönern und veredeln.

Es bilden ſich aber auch hier wie überall zwei Gegenſätze aus, die in ewigem Kampfe ſtehen, deren einer das geiſtig ſittliche, der andere das ſinnlich thieriſche Leben vertritt, die ſich wie im einzelnen Menſchen auch im Staate bekämpfen. Das Eine iſt das bildende, geiſtig zeugungsfähige, das Andere das zerſtörende Element im Menſchen, wie im Staate.

Die politischen Verhältnisse in Oesterreich.

(September 1879.)

I.

Der Thurm von Babel, welchen die Verfassungspartei errichten wollte, ist zusammengebrochen. Sie spaltete sich in Fractionen, Jeder, der selbstständige Geltung beanspruchen zu können glaubte, ging mit einigen wenigen Gesinnungsgenossen seinen Weg. Die Sprachen verwirrten sich, man verstand einander nicht mehr, und der Stoß, welcher von feindlicher Seite geführt wurde, war der Ruin des Liberalismus, verursachte den Zusammenbruch des mit den stolzesten Hoffnungen begonnenen Baues.

Nun sucht man sich wieder zu verständigen und das gemeinsame Interesse zu wahren, ist stolz darauf, daß eine solche Einigung mindestens für den Augenblick der Gefahr zu Stande zu kommen verspricht, und vergißt darauf, daß im Unglück eine solche Concentrirung der Kräfte eine Nothwendigkeit, eine Bedingung der Selbsterhaltung ist, während dieselbe im Glücke, wenn man die Macht in Händen hat, eine Weisheit, eine Tugend darstellt, welche in politischer Beziehung Regierungsfähigkeit bedeutet. Wo diese Weisheit mangelt, da ist keine Voraussicht, keine Beherrschung der Zukunft möglich.

Die Zerfahrenheit, die Zersetzung einer größeren politischen Partei ist im Allgemeinen die Folge geringer Einsicht bei individuellem Ehrgeiz, geringen Wissens gegenüber den staatlichen Problemen, die gelöst werden sollen, und noch geringerer Weltkenntniß und Erfahrung auf gesellschaftlichem, wie auf politischem Boden.

Wenn die feindliche Partei, welche auf den Trümmern der Liberalen nunmehr ihre Herrschaft einzusetzen trachtet, ebenso und in vielleicht noch viel größerem Maße die Keime der Zersetzung und des Verfalles in sich trägt, so ist das noch kein Grund, das Vorgehen der liberalen Partei zu rechtfertigen. Ein Unrecht kann und darf nicht Recht werden gegenüber einem anderen Unrechte.

Wir befinden uns übrigens in einer Epoche des politischen Lebens, welche jeder Staat auf dem Wege cultureller Entwicklung durchmachen muß, um endlich zu einer Regierungsform zu gelangen, welche seiner Individualität entspricht. So lange diese Individualität noch nicht klar hervortritt, muß auch die Regierungsform eine schwankende sein, auf unsicherer Grundlage stehend,

das Gepräge des intellectuellen Zuſtandes der Bevölkerungen tragend. Wir befinden uns in einer Gährung, welche, wenn ſie regelmäßig verlaufen kann, zu einer Klärung führen muß. Die Möglichkeit eines regelmäßigen Verlaufes hängt aber nicht ganz von uns ſelbſt ab und iſt inſoferne problematiſch. In jedem und günſtigſten Falle werden aber Generationen vergehen, bis die politiſche Reife erreicht ſein wird, deren ein Volk bedarf, um mächtig und zufrieden zu ſein, das heißt um Ordnung zu ſchaffen nach jeglicher Richtung.

Was die liberale deutſche Partei in Oeſterreich betrifft, ſo ſollte ſie deſſen eingedenk ſein, daß nur Diejenigen zur Führung des Staates berufen und fähig ſein können, welche Wiſſen mit Erfahrung verbinden und mit ſich bringen. Dieſes Wiſſen und dieſe Erfahrung dürfen aber nicht im trockenen Sinne der Geſchäfte allein gedeutet werden, ſondern ſie erſtrecken ſich auch auf das geſellige Leben, auf die Kenntniß der Menſchen jeglichen Ranges und jeder Claſſe und der Formen, welche unter geſitteten Menſchen walten müſſen.

Der Gelehrte, der Schriftſteller, der Redner, welcher nur in ſeinem Berufe thätig iſt, ſich um die übrigen Menſchen wenig kümmert, kann recht viel Nützliches leiſten, aber ein praktiſcher Staatsmann iſt er niemals. Wie ein Romanſchriftſteller, der nur an ſeinem Tiſche arbeitet und allenfalls in untergeordneter Geſellſchaft ſich bewegt, in der Darſtellung höherer Geſellſchaftskreiſe höchſtens nach dem Vorbilde, welches er auf der Bühne, im Theater ſieht, vorgeht, und natürlich niemals wahr ſein kann, wie der Künſtler, welcher nur in untergeordneten Kreiſen ſich bewegt, und beim Glaſe Wein, in einer ſchmutzigen Taverne ſeine Inſpirationen ſucht, niemals höhere Gegenſtände anders als theatraliſch darzuſtellen im Stande iſt, ebenſo ergeht es dem Staatsmanne, der ſich nicht in allen Kreiſen der Geſellſchaft zu bewegen verſteht und keine Kenntniß des geſellſchaftlichen Lebens beſitzt, dem alſo der Stoff mangelt, um ſeine fruchtbarſten Gedanken zu kleiden, denn in letzter Auflöſung ſind die höheren Schichten der Geſellſchaften doch nicht nur gegenüber der Krone, ſondern auch gegenüber den Bevölkerungen die maßgebenden ſtaatlichen Elemente, die den Einfluß, der ausgeübt werden ſoll, nicht erſt als Miniſter erlangen müſſen, ſondern im Allgemeinen, wenn ſie deſſen überhaupt würdig ſind, ſchon beſitzen.

Man mag in demokratischer Richtung so weit gehen, als man will, man wird niemals verhindern können, daß ein reicher Aristokrat von altem Namen weit bekannter unter dem Volke ist als der weiseste Gelehrte oder Staatsmann ohne Namen und Reichthum, und wenn der Eine und der Andere gleich regierungsfähig sind, so wird immerhin der Erstere vor dem Letzteren den Vorzug haben, vielleicht auch dann, wenn er diesem nachsteht.

Es ist ein Unglück, daß bei uns in Oesterreich die Aristokratie nicht auf jener Höhe der Bildung des Geistes steht, welche sie regierungsfähig machen würde, daß dieselbe im Allgemeinen mit verhältnißmäßig wenigen Ausnahmen in Unwissenheit aufwächst, sich um den Staatsdienst wenig kümmert und sich damit begnügt, im Schlepptau genußsüchtiger und eitler Frauen eine Dogmen-Politik zu treiben, welche in clericalen und feudalen Kreisen ihren Ursprung und ihre Unterstützung findet. Sie verstärkt sich durch nationale, föderalistische Elemente, welche ihrerseits die Aristokratie nur zur Erreichung ihrer Ziele verwerthen wollen, und die Aristokratie ist eben unwissend genug, um nicht einzusehen, daß ihr Bestand, ihr Ansehen und ihr Einfluß mit dem Föderalismus sich vermindern müßte und daß sie niemals leitend einzugreifen im Stande wäre, so lange sie selbst nicht staatsmännisches Wissen erlangt.

Es ist unglaublich, welche Ideen vom Staate, von der Politik, die zu befolgen wäre, in hohen Kreisen gänge und gebe sind, welche Aussprüche da gethan werden, welche dogmatischen Grundsätze von Mund zu Mund gehen, welche Verblendung über die eigenen Fähigkeiten herrscht. Es ist unglaublich, wie man einerseits dem russischen Absolutismus huldigt, der doch im Centralismus seine Stärke findet, andererseits die Zerstörung der Einheit durch Föderalismus anstrebt, der jegliche Macht dem Oberhaupt des Staates und seiner Regierung entreißen möchte, wie man befangen, kindisch über die Lage im Innern, über die äußeren Verhältnisse urtheilt, wie die ganze Politik conversationsmäßig behandelt wird und wie man sich weise dünkt, wenn man Phrasen wiederholt, deren Sinn man nicht ergründet, wie man jedes Wissen mißachtet, als unnöthig betrachtet, ja als schädlich ansieht, weil der Beichtvater es gesagt und weil ein solches Wissen Fortschritt, daher immerwährende Neuerungen zu Tage fördert, welche die Gemüthsruhe und das gewohnte Einerlei des Lebens

und Denkens stören, ohne daß man sie aufzufassen und zu verstehen im Stande wäre.

Vielleicht wird das Herrenhaus auf die Bildung eines Kernes gesinnungstüchtiger Aristokraten, welche das Wissen als Macht erkennen, günstig einwirken. — Schon jetzt hat es den Vortheil gehabt, diejenigen unter denselben zu kennzeichnen, welche ihre Zeit verstehen und die dem Fortschritte nach jeder sittlichen Richtung huldigen, und es wird wohl die Zeit kommen, in welcher mindestens einige Väter ihren Söhnen eine solche Erziehung geben, die ihnen gestattet, den erblichen Sitz mit größerer Berechtigung, mit größerem Nutzen einzunehmen. Vorläufig sehen wir einen großen Theil unserer aristokratischen Jugend, sobald sie sich nur auf den Beinen zu bewegen vermag, mehr auf der Jagd und sobald als möglich auf anderem, keineswegs sittlichem Felde die ersten Proben ihrer menschlichen Thätigkeit ablegen. Der Jokey-Club ist das Stelldichein der jeunesse dorée und was sie da lernt, mag unerwähnt bleiben, dient aber in jedem Falle weder dem Staate, noch der sittlichen Gesellschaft.

Man vergißt so leicht bei uns, daß die Durchbringung eines Gesetzes oder politischer Richtungen nach Außen und Innen von drei Factoren abhängig ist, der Krone, der Regierung und der Volksvertretung. Die Krone ist maßgebend bei Ernennung der Regierung. Sie stützt sich dabei auf eigene Anschauungen einerseits, und auf diejenigen Parteien der Volksvertretung, welche die Mehrheit und Männer besitzen, welche diese Mehrheit leiten und auch als Minister beeinflußen können. Die Krone wird also solchen Männern die Bildung der Regierung übertragen, die sich einerseits auf eine Mehrheit des Parlamentes stützen können und andererseits gewillt sind, den Anforderungen der Krone zu entsprechen, beziehungsweise in der Lage sind, die Wünsche der Krone durchzusetzen. Wenn nun in allen constitutionellen Staaten der Einfluß der Krone auf die Ernennung und auf die Haltung der Regierung immer Berücksichtigung seitens der politischen Parteien verdient, so ist dies in Oesterreich-Ungarn umsomehr geboten, als das Staatsoberhaupt in den äußeren Angelegenheiten und im Kriegswesen, in Folge der Einrichtung einer gemeinsamen Regierung und der Delegationen, nahezu unumschränkt handeln und mithin die Parlamente zwingen kann, den politischen und militärischen Maßregeln sich unterzuordnen und diesen entsprechend

zu entscheiden. Die Sachen stehen daher so, daß die gemeinsame Regierung im Namen der Krone und in deren Auftrag über den Köpfen der Parlamente hinweg durch eigene Initiative oder in Folge von Verträgen mit anderen Mächten Verpflichtungen eingehen kann, die als bindend für das Reich zu gelten haben und von ihren Parlamenten anerkannt werden müssen. Ihre Aufgabe ist dann nur, die Mittel zu bewilligen oder ausfindig zu machen, mittels deren die Durchführung der feststehenden Actionen möglich gemacht werden soll.

Unsere complicirte Verfassung ist ein Spinngewebe, das die Parlamente vorläufig nicht zu zerreißen vermögen oder Willens sind, das aber die in ihnen sich kundgebende Opposition umstrickt und verwickelt und ihre Bemühungen, sich daraus zu befreien, nutzlos macht.

Hat sich die Regierung der Krone gegenüber verpflichtet, bestimmte Gesetze oder Maßregeln staatlicher Natur durchzusetzen, hat sich die österreichische mit der ungarischen Regierung über die einzubringenden Vorlagen verständigt, so werden jenseits wie diesseits alle möglichen Mittel in Anwendung gebracht, um die Genehmigung der Volksvertretungen zu erreichen.

Da in Oesterreich die verfassungstreue Partei den Anforderungen der Krone opponirte, die aus ihr hervorgegangene Regierung, welche sich den von der gemeinsamen Regierung eingegangenen Verpflichtungen und ihrer politischen Richtung anschloß, unmöglich machte, so fiel denn auch diese Regierung und die Krone wählte nun solche Männer, welche die bevorstehenden Neuwahlen, zum Zwecke einer gefügigeren Majorität des Abgeordnetenhauses, zu leiten übernahmen und aus den verschiedenen nationalen, feudalen und clericalen Parteien die Elemente für diese Majorität recrutirten.

Sie konnte die Czechen in den Reichsrath bringen, welche ohnehin ihrer Passivitätspolitik müde waren, aber nichts desto weniger sich nationale Vortheile versprechen ließen, und sie wird sowohl diesen, als den Polen, Slovenen u. s. w. alle nur denkbaren Zusagen machen, damit dieselben sich für die Vorlagen aussprechen, deren Genehmigung der Krone am Herzen liegt. Von den Verfassungstreuen werden diejenigen gewonnen, welche eben nur an der Verfassung hängen, sonst aber zum Rechten hinneigen, ehrgeizig oder ruhebedürftig sind, oder mindestens sich vor dem

Chaos fürchten, das bei Ablehnung von Vorlagen eintreten müßte, welche, einerseits in Ungarn angenommen, andererseits die einfache Majorität bei uns bereits für sich haben.

Dazu kommt, daß die Verfassungstreuen keine der Krone genehme und ihren eigenen Wünschen entsprechende Regierung aufzustellen im Stande sind, daß sie nur scheinbar und im Augenblicke der Noth sich geeinigt haben, und daß sie kein Programm aufstellen können, welches der Krone und selbst dem Reiche annehmbar erschiene. Jede Fraction dieser Partei hat eigentlich ihr eigenes Programm, das mehr oder minder Unmöglichkeiten in sich schließt, und wenn auch aus der Verfassungspartei eine Regierung möglich wäre, so würde diese auch in dieser Partei oder in den nicht berücksichtigten Fractionen derselben heftige Gegner finden, die sich nicht scheuen würden, selbst mit den Föderalisten zu stimmen, um die eigene Regierung zu untergraben. Die Opposition gegen jedwede Autorität ist aber leider ein Hauptübel der Deutschen, das schon den alten Germanen und in allen Zeiten anhaftete. Ohne Anerkennung einer Autorität ist jedoch kein geordnetes Gemeinwesen denkbar.

Es bleibt bei alledem nichts übrig, als, so bedauernswerth dies auch sein mag, die gegenwärtige Regierung bis auf weiteres anzuerkennen und sich mit ihr zu verständigen. Sie ist noch immer besser, als eine ausgesprochen föderalistische, und es ist Hoffnung vorhanden, daß, nachdem die gegenwärtigen wichtigsten Vorlagen genehmigt, ihre Neigung zu föderalistischen Tendenzen sich bedeutend mindert. Es wäre wünschenswerth, daß sich unsere Volksvertreter auf das Gebiet der Thatsachen begeben, das Möglichste schrittweise zu erreichen trachteten und es vermieden, juristische Abhandlungen für richtig zu halten, dort wo es sich um höhere Principien des Völkerlebens handelt. — Man sollte überlegen, daß das Bessere der Feind des Guten ist und daß man nicht mit einem Sprunge erreichen kann, was eine fieberhafte Phantasie am Schreibtische zu Tage fördert. Ein Programm der Zukunft darf aber das Programm der Gegenwart nicht ersetzen, wenn auch ersteres vorschweben mag und als Richtung für den Weg dienen kann, den man schrittweise und mit voller Bedachtsamkeit zurückzulegen hat. Die Erkenntniß der eigenen Unmacht sollte nicht störrisch machen, wohl aber dahin führen, nach den Mitteln und Wegen zu spähen, auf welchen man, gestützt auf die eigenen

Kenntnisse und die eigene Thatkraft, den gebührenden Einfluß erringen kann.

Dabei handelt es sich aber nicht um individuelle oder Partei-Interessen, sondern um das Wohl und um die bessere Zukunft des Volkes, das man zu vertreten hat, um die Größe und Macht des Staates, um das eigene Vaterland. Hat man diese stets vor Augen, ist jeder Gedanke, jeder Schritt ihnen gewidmet, dann kann man über persönliche Unannehmlichkeiten, über die schlimmen Zeiten noch immer mit der Hoffnung hinwegschreiten, daß es durch fortwährende Arbeit, durch Fleiß und Beharrlichkeit gelingen muß, dem Vaterlande nützlich zu sein. In hoc signo vinces

Eins bist du dem Leben schuldig:
Handle oder bleib' in Ruh'!
Bist du Amboß — sei geduldig,
Bist du Hammer — schlage zu!

(Hammer-Purgstall aus einem alten persischen Spruch.)

II.

(1880.)

Wir begegnen in älteren wie in neueren Publicationen dem mehr oder minder deutlich ausgesprochenen Gedanken, daß Oesterreich-Ungarn, dieses Conglomerat verschiedener Völkerracen und Regierungseigenthümlichkeiten, der Auflösung entgegengehen müsse, besonders seit es dem Dualismus verfallen ist und mindestens Oesterreich einer immer weiter gehenden Decentralisation entgegensteuert.

Dieser Gedanke ist nicht ohne Berechtigung, soweit die politische Verwaltung dabei in Rechnung kommt, und es kann auch nicht mit Bestimmtheit behauptet werden, daß die mühsam zusammengehaltene Einheit des Heeres und die Gemeinsamkeit des Monarchen auf die Länge ausreichende Gewähr für die Erhaltung einer Armee bilden können, welche die Stärke und Bedeutung des Reiches darstellt.

In der That sehen wir, was Oesterreich und Ungarn betrifft, eine immer weitere Entfremdung sich vorbereiten, welche allmählig auch die Heeresfrage näher und intensiver berühren wird. Und wenn auch vorläufig alle Anstrengungen gemacht werden, um mindestens die Heereseinheit aufrechtzuerhalten, so wird doch andererseits unaufhaltsam dahin gewirkt, daß sich Staubkorn um Staubkorn von dem sogenannten Felsen ablöse, an dem die Brandung erfolglos anstürmen sollte.

Allmählig werden dualistische Anschauungen mit nationalem Gepräge in die untersten Schichten der Armee eingestreut, welche den Samen der Trennung aufnehmen und in weiten Verzweigungen zur Entfaltung bringen dürften.

Schon jetzt hat in beiden Theilen des Reiches die nationale Landesvertheidigung durch Aufstellung von Landes-Milizen zu getrennten militärischen, zur Zeit mit der gemeinschaftlichen Armee noch in Fühlung stehenden Heeresorganismen geführt. Wie begreiflich, wird ihre Erstarkung auf nationalem Boden angestrebt, damit aber auch ihre größere Selbstständigkeit erreicht, welche nicht ohne schädigenden Einfluß auf die gemeinsame Armee bleiben kann. Es würde zweifelsohne bei fortwährender Entwicklung dieses Systems der Landwehren das nationale Gepräge der Landesvertheidigung in den Vordergrund treten, auch die gemeinsame Armee ergreifen und ihrer Zusammengehörigkeit entkleiden. Dieses Ziel wird gleichwohl wenigstens in nächster Zeit trotz aller Elemente der Zwietracht nicht erreicht werden. Die finanziellen Mittel, welche auf die Landwehren verwendet werden können, sind gering und man kann den immerhin schlechten Trost nähren, daß unter den bestehenden ungünstigen Finanzverhältnissen beider Reichstheile eine ausreichende Erstarkung der Landwehren noch in weiter Ferne steht. Ueberdies haben wir das Glück oder Unglück, gemeinsame Gefahren an den Grenzen des Reiches abwehren zu müssen und diese Gefahren werden in der nächsten Zukunft nicht beseitigt werden. Endlich ist Ungarn noch nicht so weit an der Seite Oesterreichs erstarkt, um auch nach Außen hin selbstständig auftreten zu können. Es weiß zu gut, welchen Werth österreichische Truppen besitzen, um jetzt schon die Gemeinsamkeit der Armee gefährden zu wollen.

Wie dem aber auch sei, der Wurm besteht und lebt, der an dem Werke der Einheit des Heeres nagt, und wenn auch Jahrzehnte vergehen sollten, so kommt doch die Zeit, in welcher das Band zwischen beiden Reichstheilen auch in militärischer Hinsicht zerrissen sein wird, wenn nicht schon jetzt dieser Eventualität vorgebeugt werden könnte.

Aber noch andere Factoren sind nicht müßig, um ein Reich in seinen Grundfesten zu erschüttern und zu schwächen, welches bestimmt sein sollte, einheitlich, selbstbewußt und stark in der äußeren Politik und in der Vertheidigung seiner Existenz und

seiner Lebensinteressen vorzugehen. In den Wäldern Brasiliens wächst ein Baum, den man Cipo matador nennt. Er kommt nur dort zu voller Entfaltung, wo er neben einem kräftigen Stamme anderer Gattung Wurzel faßt. Der Cipo matador strebt empor, indem er mit seinen biegsamen Aesten den stützenden Stamm umklammert und seinen schmächtigen Körper an diesen lehnt, um den Stürmen und seiner eigenen Schwäche zu trotzen. So wächst er heran, den mächtigeren Stamm umklammernd, bis er dessen Krone erreicht. Er nimmt, wenn der Boden ihm günstig ist und der Wurzelstock des stützenden Baumes es gestattet, an Stärke zu, umklammert immer fester denselben und bringt diesen unter Umständen allmählig um sein Leben. Der Cipo matador kann sich dann selbstständig erhalten, der morsche Stamm, dem er sein Leben und Gedeihen verdankte, fällt zwischen seinen Armen erdrückt in Staub zu Boden. Oft stirbt aber der große Stamm, geschwächt durch seine Dränger, früher ab und der nächste Sturm weht Alles um, den Stützenden wie den Gestützten.

Es scheint fast, als würde Oesterreich dem Bilde des Cipo und seines schützenden Stammes gleichen, denn an dem deutschen Baume ranken sich die Cipos hinan und bedrängen sein Leben, entziehen ihm seine Säfte, lechzen nach Selbstständigkeit und nach der Zerstörung ihrer früheren Lebensbedingung. Betrübend ist, daß auch manche Zweige dieses deutschen Stammes diesen Cipos zu Hilfe kommen und, den eigenen Schaden nicht erkennend, hilfreich das Wachsthum derselben befördern.

In der österreichischen Reichshälfte ist es vor Allem Galizien, welches alle Vorbereitungen trifft, um sich allmählig vom Reichsganzen abzusondern. Es wird aber eine solche Absonderung nicht eher mit vollem Ernste anstreben, als bis es innerlich auf Kosten der Reichshälfte genügend gestärkt ist und bis es die Möglichkeit voraussehen kann, den russischen Theil Polens um sich zu ziehen. Galizien erblickt aus diesem Grunde in jeder Schwächung Rußlands das nächste Ziel, auf welches es Einfluß zu nehmen bemüht sein muß und das von Seite Oesterreich-Ungarns erreicht werden soll. Die Polen haben von jeher mit mehr Phantasie als Verstand, mit mehr Unüberlegtheit als politischem Wissen in ihrer früheren Unabhängigkeit sowohl, wie in der späteren Abhängigkeit ihr Land und Volk regiert und auch preisgegeben. Ihr Streben ist auch heutzutage ein nebelhaftes, weder auf eigene Kraft, noch

auf eigene Mittel begründet, ſie ſind heute wie ehemals ſchlechte Verwalter ihrer individuellen Güter wie des Landes, hoffen zu viel vom Auslande und ſind bei weitem nicht einig im Inlande. Die höheren Claſſen betrachten ſich als allein maßgebend, haben daher keinen Anhang im Volke, das ſie bedrücken und das in einer gezwungenen Abhängigkeit von der Ariſtokratie lebt, welche Haß und Abneigung erzeugt. Dieſes Volk, welches zudem auf einer ſehr tiefen Stufe der Bildung ſteht und erhalten wird, iſt, wenn nicht verachtet, doch mißachtet und fühlt dies.

Schon aus dieſem Grunde iſt die Verwirklichung ihrer Träume wohl noch in unbeſtimmte Zukunft verlegt, die ſich wahrſcheinlich anders geſtalten dürfte, als die Polen im Allgemeinen ſich einbilden oder ſich gerne vorſpiegeln. Sie berechnen in der That nicht, daß unter ihnen hochangeſehene Familien einem Einvernehmen mit Rußland im ſchlimmſten Falle nicht abgeneigt ſind, daß Ruthenen und Juden, alſo ein großer Theil der Bevölkerung, ihnen feindlich gegenüberſtehen, und endlich, daß, wenn ſie ſich von Oeſterreich loslöſen könnten, ſie nur in ruſſiſche Abhängigkeit gelangen würden, ihre Selbſtſtändigkeit aber mit eigenen Mitteln und Kräften niemals zu erringen im Stande wären. Ob ein ſolcher Zuwachs von unzufriedenen und immergährenden Elementen für Rußland ein Vortheil wäre, iſt eine andere Frage, die ſich von ſelbſt beantwortet.

In jedem Falle waren die Polen vorläufig geſchickt genug, um ſich in Oeſterreich eine Art Selbſtſtändigkeit zu verſchaffen, indem ſie die augenblicklichen Verlegenheiten der Regierung ſich zunutze machten und ihre Stimmen gegen Entgelt für ihre Sonderzwecke verwertheten. Daß eine ſolche relative Abſonderung zur Stärkung Oeſterreichs nicht beigetragen hat und nicht beitragen kann, bedarf wohl keiner weiteren Begründung.

Die Czechen ſtreben für Böhmen und Mähren nach einer ähnlichen Ausnahmsſtellung wie Galizien oder gar Ungarn im Reiche. Sie haben aber mit weit größeren Schwierigkeiten zu kämpfen als die Polen, welche in ihrem Lande immerhin das gebildete Element der Bevölkerung darſtellen und ihre Suprematie aufrecht zu erhalten wiſſen. Die Majorität der Czechen im Lande oder, wie ſie gerne ſagen, in den Ländern der böhmiſchen Krone, iſt nicht groß genug, um dem deutſchen Stamme daſelbſt ein fremdes Joch auflegen zu können. Dieſe Länder ſind zum über-

wiegenden Theile von Deutschen umgeben, welche naturgemäß auf die czechische Bevölkerung einen Druck ausüben, den diese nicht zu beseitigen vermag.

Um diesem Drucke einen Gegendruck entgegenstellen zu können, neigten sich die czechischen Führer zu Rußland, mit dem sie in Wirklichkeit nur das Slaventhum, aber keine andere völkerverbindende Kraft in Berührung brachte. Denn das wissen wohl die Verständigen unter ihnen selbst, daß das czechische Volk in socialer und fortschrittlicher Beziehung höher zu stellen ist als das russische, daß sie auf der Grundlage der Arbeit, der staatlichen Ordnung und des unter ihrer Mitwirkung geschaffenen Gesetzes stehen und demgemäß dem Zustand eines absolut regierten unmündigen Volkes entwachsen sind. Würde es je politisch möglich sein, daß Rußland über Böhmen die Herrschaft erränge, so würde es zweifelsohne und ganz abgesehen von der deutschen Bevölkerung im Lande in dieser neuen Erwerbung sich ein neues Polen schaffen, nur mit dem Unterschiede, daß hier mehr Wissen, Ausdauer, Energie und Selbstbewußtsein eigener Kraft und reeller Hilfsmittel einen weit schärferen Gegensatz bilden würde, als dies in Polen möglich wäre.

Es ist übrigens ziemlich wahrscheinlich, daß die Annäherung der Czechen an die Russen mehr zu privaten Zwecken einzelner Nationalen und im Interesse eines idealen Slaventhums angebahnt wurde und daß Rußland diese Annäherung benützte, wenn nicht auch selbst anregte, um Oesterreich Verlegenheiten zu bereiten und es in seinem inneren Gefüge zu schwächen.

Zu diesen beiden slavischen Völkerschaften, Polen und Czechen, welche in ihren Anschauungen und Bestrebungen nichts gemein haben, als den Wunsch, den österreichischen Centralismus zu schwächen und möglicherweise zu vernichten, die aber weder sprachlich noch politisch und was noch mehr ist, volkswirthschaftlich zu einer Verständigung gelangen können, zu diesen beiden gesellt sich eine slavische Gruppe im Südwesten Oesterreichs, die keinen großen Anspruch auf politische Bedeutung machen kann, die gleichwohl gerne mitthut und nachahmt, was andere, kräftigere Slavenstämme zur Erreichung ihrer nationalen und provinzialen Ziele beginnen. — Dieser Gruppe, welche die Slovenen Oesterreichs umfaßt, gebricht es aber an Einheitlichkeit und abgerundetem Gebiete, sie ist zurückgeblieben in geistiger Entwicklung und Tüch-

tigkeit und ist zu sehr von den sie umgebenden Stämmen anderer Nationalität abhängig, um mindestens volkswirthschaftliche Selbstständigkeit zu erringen. Bei den Slovenen tritt auch der Umstand hindernd entgegen, daß sie einerseits sich selbst zu den Südslaven rechnen und nach dem Süden gravitiren möchten, andererseits mit Czechen und Polen Fühlung behalten müssen, um im Zusammenhange mit den actionsfähigen slavischen Stämmen zu bleiben. Von diesen werden sie aber wenig beachtet und nur dazu benützt, um der einheitlichen Regierung Oesterreichs auch ihrerseits Verlegenheiten zu bereiten. Was die eigentlichen Südslaven betrifft, so suchen diese ihren idealen Vereinigungspunkt in Croatien, scheiden sich aber selbst in Croaten und Serben, in Katholiken und Griechen, ringen miteinander um die Herrschaft, stehen sich endlich feindlicher gegenüber als im Allgemeinen angenommen wird, denn die Serben lehnen sich an Serbien und Montenegro und wollen von Croatien nichts wissen. Die Slovenen bleiben dabei außer Rechnung und ihre Action in Oesterreich ist nur eine im Kleinen zersetzende, keine aufbauende, weil der günstige Boden hiezu und die aufgewendeten Mittel einen Aufbau für die Zukunft nicht begünstigen.

Wenn wir von Dalmatien absehen, das sich nunmehr in seinem slavischen Theile ganz nach Osten wenden wird, aber ebenfalls Serben und Croaten besitzt, die anderen Mittelpunkten zustreben, so ergibt sich, daß in Oesterreich von slavischen Völkerschaften Polen und Czechen besondere Berücksichtigung verdienen, und daß die Slovenen als ein dritter Factor von geringerer Bedeutung angesehen werden müssen, der indessen zur Stärkung der beiden ersteren beiträgt.

Während in Böhmen und Galizien eine mächtige und reiche Aristokratie besteht, wovon ein bedeutender Theil auf nationalen und noch viel mehr auf feudalen Grundlagen stehend, der Einheitlichkeit Oesterreichs mit aller Macht, deren sie fähig ist, widerstrebt und die Zersetzung des Reiches in einzelne Organismen betreibt, gibt es bei den Slovenen keine solche Partei und wird die Agitation nur von der niederen Geistlichkeit, von etlichen Schullehrern und Individuen untergeordneter socialer Stellung und Bildung betrieben. Sie ringen überdies noch mit der Entwicklung ihrer Sprache, ihrer Literatur und selbst ihrer Nationalität, zur Zeit aber mit noch ungenügenden geistigen und materiellen Mitteln.

Die Galizier theilen sich in Polen, Ruthenen und Juden, von welchen, wie wir wissen, die Polen die entschiedenen Führer sind. Sie haben eine Geschichte hinter sich, die noch immer frisch im Gedächtnisse des politischen Volkes lebt, und stehen noch in Berührung mit den Polen Rußlands, zum Theile auch mit jenen Preußens, von deren Sympathien sie versichert sein können. Sie betrachten sich als den edelsten Slavenstamm und fänden es unter ihrer Würde, von untergeordneten Stämmen derselben Nationalität regiert zu werden, insbesondere weil sie vor nicht zu langer Zeit sich als Selbstherrscher ansehen konnten. Sie haben wenigstens in ihren höheren Classen geistige und materielle Mittel genug, um sich im Lande und in Oesterreich großen Einfluß zu verschaffen, sie sind geschmeidig und biegsam, haben feine Sitten und Formen und wissen sich in maßgebenden Kreisen beliebt zu machen.

In Böhmen und Mähren befinden sich nur zwei Nationalitäten, die Czechen und die Deutschen. Wenn auch die letzteren in der Minderzahl sich befinden, so ist diese immerhin so bedeutend an Ausdehnung, Tüchtigkeit und Besitz, daß sie dadurch mindestens gleiche Geltung und jedenfalls hohe Wichtigkeit im Lande und Reiche erlangen. Die Czechen beanspruchen die Führerschaft im Lande, nicht auf Grund ihrer höheren Bildung und größeren Leistungen, sondern allein mit Rücksicht auf ihre Mehrzahl.

Aber die Deutschen üben einen um so größeren Einfluß, als, wie schon erwähnt, Böhmen von deutschen Völkern fast gänzlich umgeben ist, Handel, Verkehr und alle geistigen und materiellen Interessen nach deutscher Seite gravitiren und endlich eine deutsche Aristokratie und ein deutscher Grundbesitzerstand mächtig genug sind, um dem czechischen die Wage zu halten und unter Umständen ein Uebergewicht zu erlangen.

Nach alledem ist es nicht vorauszusetzen, daß trotz einer geschichtlichen Unterlage, welche die Czechen aus alter Zeit und aus anderen fast mittelalterlichen Verhältnissen hervorholten, Böhmen durch seine Lage schon einer immer größeren Verdeutschung entgegengehen muß, weil es eben unter der Herrschaft der geistig und volkswirthschaftlich vorgeschritteneren Nationalität in Oesterreich und außerhalb desselben steht und in dieser aufgehen muß, mögen auch zuweilen, wie eben in der gegenwärtigen Epoche, Rückstauungen vorkommen, welche aus dem Widerstande entstehen, den jeder, dem Untergange geweihte Organismus gegen die herannahende Zersetzung leistet.

Aber ſelbſt wenn Oeſterreich, in Folge aller der gegenwärtigen Zerwürfniſſe im Inneren, einer Auflöſung entgegen gehen ſollte, kann es nicht einen Augenblick zweifelhaft ſein, daß Böhmen deutſchen Einflüſſen und deutſchen politiſchen Neubildungen untergeordnet bleiben wird, daß es nur in deutſcher Gemeinſchaft zu leben beſtimmt und im Stande ſein kann. Die Czechen ſind, ohne es zu wollen, bewußt oder unbewußt, durch die Macht der Verhältniſſe, der Geſchichte und der geographiſchen Lage des Landes der deutſchen Civiliſation anheim gefallen, ſind in ihr aufgewachſen, haben ſich in ihr eingewöhnt und eingelebt, genießen in geiſtiger und in materieller Beziehung den aus dieſer Gemeinſchaft hervorgehenden Nutzen, haben mit den übrigen ſlaviſchen Stämmen keine Gemeinſamkeit der Bildung und Entwicklung und würden eine ſolche Gemeinſamkeit auch gar nicht haben wollen.

Die Träger der Civiliſation in Oeſterreich ſind die Deutſchen. Sie ſind diejenigen, welche nach Süden und Oſten vorgedrungen ſind, von welchen halbbarbariſche Völker belehrt und großgezogen wurden. Man mag die Wiſſenſchaft oder die Kunſt, den Handel und Verkehr, oder die Induſtrie und Agricultur in's Auge faſſen, überall ſtehen die Deutſchen in Oeſterreich oben an und weist der deutſche Stamm die kräftigſten Triebe auf. Unter ſeinem Einfluße erſtarkte das Reich, fanden die anderen Nationalitäten geiſtige Nahrung und Hilfe, ohne ſie würde kein Fortſchritt in Oeſterreich zu verzeichnen ſein, mindeſtens kein ſolcher, wie ihn die heutige Zeit anderen Nationen gegenüber erfordert.

Wohl iſt es wahr, daß die Zerfahrenheit der gegenwärtigen Verhältniſſe in Oeſterreich zu nicht geringem Theile auf das Schuldbuch der Deutſchen zu ſchreiben iſt, daß ihre Uneinigkeit und die Zerſplitterung der Parteien ihre Regierungsfähigkeit in Frage ſtellten, daß einerſeits dogmatiſirender Profeſſorenton, andererſeits überſchwänglicher Idealismus das ſtaatsmänniſche Talent nicht bekundeten, welches zur Bildung einer kräftigen Regierung und zur Führung eines ganzen Reiches abſolut erforderlich iſt. Dieſes Talent iſt zwar auch außerhalb der deutſchen Parteien nicht zum Vorſchein gekommen, aber es fand ſich eine Regierung zuſammen, welche unterſtützt von deutſchfeindlichen Parteien über eine, wenn auch kleine Majorität im Abgeordnetenhauſe des Reichsrathes verfügen konnte.

Allmälig ermannen ſich aber die Deutſchen zu einheitlicherem Vorgehen und gewitzigt durch die, meiſt in Folge ihrer Uneinig-

keit heraufbeschworenen unnatürlichen Zustände werden sie gewiß in nicht gar zu langer Zeit die Stellung einnehmen, die ihnen gebührt, und im Rathe der Krone Vertretung finden können.

Uebrigens gibt es unter uns Deutschen neben vortrefflichen Juristen und angesehenen Rechtsgelehrten auch Elemente, welche die politische Freiheit mißverstehen, sie mit dem radicalsten Demokratenthum dentificiren und Theorien entwickeln, welche im praktischen Leben der Völker keinen Boden finden können und dürfen.

Im Ganzen sind wir mit den Formen weniger vertraut und selbst angesehene Deutsche ermangeln zu sehr derjenigen diplomatischen und socialen Feinheit, welche auf hohen Posten absolut erforderlich ist. Unsere Aristokratie, von welcher anzunehmen wäre, daß sie eben nach dieser Richtung gebildet sei, ist leider gegen die Leistungen ihrer Ahnen zurück geblieben und politisch unbedeutend geworden, und wenn wir unserem Volke vielleicht den einzigen Vorwurf der Genußsucht machen dürfen, so gilt dies um so mehr vom größeren Theile unserer besten Namen. Es wird also noch manches zu erlernen und zu leisten sein, bevor wir auf der Höhe der politischen Cultur stehen, die uns die Suprematie auch in den Augen des Auslandes verleiht. Aber bei alledem sind die Deutschen Oesterreichs, wenn auch nicht so geschmeidig in den Formen und berechnend im Umgange mit maßgebenden Factoren, den Slaven an Wissen und Befähigung weit überlegen, sie haben eine Kraft und Gewissenhaftigkeit in der Arbeit, einen Fleiß und eine Ausdauer, die den Slaven fast vollständig abgehen. — Sie bedürfen nur der Einigkeit und eines mächtigen Impulses, um Großes zu leisten. Schon jetzt haben ihre Formen im Umgange, seit die Verfassung besteht, wesentlich gewonnen, ihr Gesichtskreis erweitert sich mit jedem Tage und erstreckt sich über die Grenzen des Reiches und sie werden sich in nicht zu langer Zeit, nach Abstreifung eines zu weit gehenden Idealismus und einer zu weit gehenden Kritik in längst durch Thatsachen verdrängten Angelegenheiten, sich jene staatsmännischen Eigenschaften aneignen, welche erforderlich sind, um ein Reich zu vertreten, das in Mitte anderer Staaten seinen Platz und seinen Einfluß zu bewahren hat. Nicht die Form ohne das Wesen oder umgekehrt, sondern die Form und das Wesen sind die Erfordernisse des Staatsmannes. Die Schule, welche sie jetzt durchmachen, ist eine gesunde, und wird ohne Zweifel ihre guten Früchte tragen. Sie war noth-

wendig für die Deutſchen in Oeſterreich, die leider in früheren Zeiten daran gewöhnt worden ſind, für ſich und in ſich zu leben und die äußere Welt zu vergeſſen, in der wir aber leben müſſen.

Die Deutſchen Oeſterreichs kommen überdies allmälig zu der Ueberzeugung, daß ein Staat nicht allein auf juriſtiſchen Grundlagen aufgebaut und aufrecht erhalten werden kann, daß in unſerer Zeit die volkswirthſchaftlichen Intereſſen des Volkes die größte Beachtung verdienen und daß nach Staatsmännern unter ihnen geſucht werden muß, welche dieſe volkswirthſchaftlichen Intereſſen mit Wiſſen und Erfahrung zu vertreten im Stande ſind. Das juriſtiſche Element muß dem finanziellen und commerziellen einen entſprechenden Platz und dieſem letzteren den gebührenden Theil der Macht und des Einfluſſes im Staate einräumen. Die Trennung des Handels von der Induſtrie muß in dem Maße zur Geltung kommen, daß dieſe nicht über jenen eine Herrſchaft ausübe, denn ſie verfolgen verſchiedene Wege, ihre Entwicklung hängt von verſchiedenen Factoren ab, die ſich oft gegenſeitig ausſchließen. Die Induſtrie iſt eine innere, der Handel eine äußere Angelegenheit, und beide müſſen, ohne ſich zu beeinträchtigen, groß werden und ihre Herrſchaft ausüben, um Verkehr und Wohlſtand zu beleben.

Würden indeſſen nur die anderen Nationalitäten und die Feudalen in Oeſterreich mit den Deutſchen, welche Freiheit und Geſetzlichkeit anſtreben, im Kampfe ſtehen, ſo müßten die letzteren unzweifelhaftes Uebergewicht erlangen und ſelbſt andere nationale Fractionen an ſich ziehen können. Aber die Sache ſteht nicht ſo einfach. Die Kirche und zwar die herrſchende katholiſche, wie ſie ſich in den neueſten Zeiten entwickelt hat, legt den ſtaatsbildenden Factoren Feſſeln an, die nicht ſo leicht abzuſtreifen ſind, inſoferne die Clericalen ſich mit den übrigen zerſetzenden Elementen im Staate verbunden haben.

Dieſe Kirche, welche einer Religion der Duldung Eingang und Geltung verſchaffen ſoll, einer Religion, welche zuerſt die Gleichheit der Menſchen vor Gott predigte und dazu beigetragen hat, die Schmach der Sclaverei zu beſeitigen und den ſchwarzen Flecken zu verwiſchen, welcher das ganze Alterthum verunreinigte, dieſe Kirche, welche dem Menſchen überall und in jeder Stellung gleiche Pflichten auferlegte, gleiche Tugenden und gleiche Moral lehrte, ſie hat nun ihre Farbe gründlich verändert, trägt nicht

nur nicht bei zur Besserung und Veredlung des Menschengeschlechtes, erfüllt nicht mehr die schönste Aufgabe der Versöhnung und Liebe gegen den Nächsten, sondern sie regt zu Haß und Verachtung des Fortschrittes und seiner Vertreter an, sie weckt hiezu die bösesten Leidenschaften des Menschen, sucht durch Unterdrückung der geistigen Fähigkeiten ihre Grundlagen auf die Unwissenheit, auf das Vorurtheil und auf den Fanatismus zu stützen und verdammt Alles, was den Menschen mit der umgebenden Natur, mit der Größe Gottes vertrauter machen könnte. Sie ist die entschiedene Feindin des Wissens, das sie in früheren Zeiten gepflegt und gefördert, woran sie selber erstarkte, um nur die materielle Frage zu ihren Gunsten zu lösen und altägyptischen Zuständen Eingang zu verschaffen. Wie dem immer sei, die Kirche tritt auf als Gegnerin des Fortschrittes und der wissenschaftlichen Bildung, als zerstörende Macht im Staate, sie hat den edelsten Bestrebungen des Menschen den Krieg erklärt und verbindet sich mit allen Denjenigen, welche zum Umsturze der gesetzlichen Ordnung im Staate beitragen können und wollen, in der Hoffnung, zuletzt die Macht in Händen zu behalten. Sie will sich nicht unterordnen; sie fordert vielmehr, daß man ihre Oberhoheit im Staate erkenne.

Sie ist in Oesterreich mit den Slaven und mit den Feudalen verbunden und bildet zur Zeit mit diesen eine Partei, bereit nach erreichtem Ziele, auch mit diesen um die Herrschaft zu kämpfen, wo ihr eine solche, wie in Polen, nicht entgegengetragen würde.

Dieser Partei gehört ein großer Theil der Aristokratie und höheren Gesellschaft an, ein bedeutender Theil aller Frauen leistet Heeresfolge und übt einen häuslichen, aber nicht weniger großen Einfluß aus. Endlich ist Tirol und ein namhafter Theil der Bevölkerung der anderen Länder, Polen voran, für den Clericalismus und die mit demselben verbündete Partei gewonnen.

Welche Mittel angewendet werden, um einen so großen Theil der Bevölkerung der clericalen Partei zuzuwenden, ist bekannt und ebenso bekannt ist es, was Kanzel und Beichtstuhl vermögen, wie die geängstigten Gemüther geführt, wie die Nachsicht gegen die sinnlichen Uebertretungen geübt, wie überhaupt vorgegangen wird, um dem Clerus die Macht vor dem Staate zu sichern.

Trotz alledem wird mit solchen Mitteln und solchen Kräften das Ziel nicht erreicht werden, der Strom des Wissens und der Erkenntniß fließt zu breit und zu tief, um dadurch gehemmt zu

werden. Ja, jede Stauung gibt ihm neue Kraft, um siegreich durchzubrechen. Die Clericalen rechnen mit der Zahl, die Gebildeten mit der Kraft, und es ist nicht die Größe der Armee, welche den Sieg erreicht, sondern die Intelligenz, Verstand und Fähigkeiten jedes einzelnen Kämpfers, welche die Uebermacht ausmachen.

Die clericale Partei rechnet auch nicht mit dem Umstande, daß Wissen und Erkennen die Grundlage der materiellen Interessen der Menschen sind, daß Handel und Verkehr der geistigen wie der materiellen Güter eine Entwicklung des Geistes hervorrufen, welche den Fortschritt fördert. Treten aber die materiellen Interessen in den Vordergrund, so sind ihnen die Menschen jedes Glaubens, jeder Nationalität dienstbar. Der Reiz des Gewinnes erfaßt Alle, mögen sie welcher Partei immer angehören, dieser Reiz verführt nur gar zu oft zum verderblichen Spiel, er ist aber auch Sporn zu geistiger und productiver Thätigkeit, welche die Kirche umsonst zu unterdrücken versucht. Der größere Theil der Menschen ist sogar so beschaffen, daß, wenn er zwischen künftiger Seligkeit und gegenwärtigem Gelde zu wählen hat, nicht selten das letztere erwirbt, wie man auch anders sprechen und declamiren möge.

Wir haben ja vor einigen Jahren dies Alles miterlebt und mitangesehen, mit welcher Wuth und Leidenschaft von den frömmsten Herren und Damen bis in die höchsten Schichten der Gesellschaft hinauf der Börse oder deren sonst verachteten Agenten Geld zugetragen wurde, um im Spiel höhere Zinsen und Capitalien zu erlangen und meistens zu verlieren. Das ist aber nicht nur bei uns vorgekommen. In anderen Ländern und auch in anderen Zeiten sind ähnliche Verhältnisse, ein ähnliches Jagen nach leicht zu erwerbenden Reichthümern in allen Schichten der Bevölkerungen eingetreten. Wenn auch dieses Stürmen und Drängen nach einem Erwerbe, der nicht auf Grundlage der eigenen Arbeit steht, verwerflich ist, so zeigt es doch, daß im Durchschnitte alle Menschen die Liebe zum Gelde und zum Besitz zu ihrem Götzen machen, der durch alle Moralpredigten und religiösen Formeln in der Regel nicht zu beseitigen ist. Daß es aber auch solche Menschen gibt, welche dieser Liebe durch Arbeit und Studium Befriedigung verschaffen, welche also den Fortschritt fördern, das ist ebenso unzweifelhaft. Thatsache ist es jedoch, daß in der gegenwärtigen Zeit die clericale Partei sich noch stark genug glaubt, um für die

Erwerbung der Macht im Staate zu kämpfen, und daß sie in Oesterreich Boden und Unterstützung für ihre Bestrebungen findet, wenn sie auch voraussichtlich nicht an's gewünschte Ziel gelangen kann und wird.

In jedem Falle verwickelt sich die politische Lage in Oesterreich bedeutend und es ist schwer vorauszusagen, wie weit der Staat allen den Angriffen widerstehen können wird, besonders wenn äußere oder innere (finanzielle) Verlegenheiten auftauchen sollten.

Uns erscheint indessen der Zustand nicht so trostlos und schlimm, wie er den nach Ruhe Lechzenden und Furchtsamen erscheinen mag. Wir glauben vielmehr, daß im Kampfe der fähigere Theil der Bevölkerung gestärkt wird und unschätzbare Erfahrungen gewinnt, daß die Völker — unbewußt vielleicht — von der Macht der Gewohnheit und der materiellen Interessen zusammengehalten werden und den destructiven Tendenzen Widerstand leisten, daß der Kitt zwischen den Völkern Oesterreichs durch tausendfache kleine Fäden und Verbindungen gestärkt, Festigkeit genug besitzt, um dem Andrange aller, der Einheit des Staates entgegenwirkenden Parteien ein stärkerer Wall zu sein, als von diesen geglaubt oder gehofft wird.

In jedem Lager der feindlichen Parteien gibt es überdies zu viel verschiedene Anschauungen, zwischen den Parteien selbst gar zu verschiedene Ziele und Bestrebungen. Diese Verschiedenheiten führen zu Conflicten, welche sich nicht immer, wie es bisher mühsam gelang, umgehen lassen.

Die feudale Partei hat keinen Halt im Volke und ist selbst in der höheren Gesellschaft nicht dominirend. Sie ist nur bedeutend, weil sie mit der clericalen Partei in sehr enger Verbindung steht. Die clericale schöpft aber umgekehrt aus dieser Anlehnung ihre Kraft und ihren Einfluß nach oben, während sie in den untersten Schichten der Gesellschaft und in der Masse des Volkes überhaupt ihren Einfluß aufrecht erhält. Die nationalen Parteien sind eigentlich nur aus Opportunitätsgründen vereint, stützen sich nebenbei auf die beiden anderen, ohne sich mit ihnen ganz amalgamiren zu können. Alle oder die Mehrzahl wenigstens dieser Parteien und Gruppen vergessen, daß, wenn Wissen Macht ist, Unwissenheit Schwäche bedeutet, und daß sie sich eben auf die Unwissenheit stützen und das Volk irreleiten müssen, um die ersehnten Vortheile zu erreichen.

Jede einzelne Fraction der verfassungsfeindlichen Partei hat eigene Wünsche und Hoffnungen, die sich nicht selten widersprechen.

Die Polen ſuchen in Oeſterreich ſelbſt die Waffen, um ſich zu vergrößern und ſich eben von dieſem Oeſterreich unabhängig zu machen. Die Czechen hingegen liebäugeln mit Rußland, das ihnen die Hilfe bringen ſoll, die ſie in ſich ſelbſt nicht finden. Die Verbindung mit Rußland iſt aber den Polen verhaßt und ſie würden es am liebſten ſehen, wenn Oeſterreich mit Rußland in Krieg geriethe, um möglicherweiſe ſich mit den ruſſiſchen Polen zu vereinigen. Sie haſſen Rußland in nationaler und religiöſer Beziehung und ſind deshalb nicht ohne Bundesgenoſſen in der clericalen Partei. Die Czechen erblicken in Rußland die Stütze des Slaventhums und möchten am liebſten Oeſterreich durch Rußland geſchwächt ſehen, in dem Wahne, daß ſie von dieſem letzteren Staate auch nachträglich Beachtung als ſelbſtſtändiges Mitglied der ſlaviſchen Völkerfamilie finden würden.

In neuerer Zeit und um keine Conflicte mit den Polen herbeizuführen, haben ſie die ausgeſprochene Verbindung mit Rußland fallen gelaſſen, aber die Brücke beſteht noch und es hängt nur von den Umſtänden ab, inwieweit ſie dieſelbe benützen wollen. Für die Clericalen ſind aber die Czechen zu huſſitiſch geſinnt und iſt die Verbindung mit denſelben nur eine lockere.

Unter dieſen Umſtänden ſchiene es alſo, daß die Deutſchen, welche ein unabhängiges, ſtarkes Oeſterreich wollen, die Kraft beſitzen können, um allen dieſen Beſtrebungen entgegenzuwirken, und ſie haben wirklich dieſe Kraft, wenn ſie nur wollen. Die Einigung thut aber dringend noth, bevor ſich Zuſtände feſtſetzen und kryſtalliſiren, die uns Alle an den Rand des Verderbens bringen können.

Wir glauben und hoffen, daß die Deutſchen in Oeſterreich deſſen bewußt ſind und darnach handeln werden. Noch will man ſich nicht überall vor den vollendeten Thatſachen beugen, noch iſt dort und da Starrſinn und das Zurückgreifen auf frühere, jetzt unmögliche Verhältniſſe an der Tagesordnung, noch ſpuckt der Idealismus in jugendlichen und älteren Köpfen, wenn auch die Unmöglichkeit der aufgeſtellten Theorien klar am Tage liegt. Dennoch iſt unſerer Anſicht nach die Zeit nicht mehr ferne, in welcher beſonnenere Anſchauungen Geltung erringen und der praktiſche Verſtand zum Durchbruche kommen wird.

Noch eine andere Hoffnung nähren wir, wenn ſie auch noch gegenwärtig ihrer Erfüllung nicht nahe gerückt iſt. Wir glauben nämlich, daß die Zeit kommen muß, in welcher die Deutſchen

alle ihrer Nationalität völlig bewußt sein werden, daß einzelne Zweige des großen Stammes sich von demselben nicht abtrennen werden, wie es jetzt der Fall, um die Feinde des Deutschthums und deutscher Cultur zu unterstützen, daß diese zur Vernunft und zur Einsicht kommen werden, daß sie ihnen fremden und feindlichen Interessen dienen, daß es also nicht nur eine Schmach und Schande ist, sich von der eigenen Nationalität fremder Aspirationen wegen loszusagen, sondern daß es auch keinen Sinn hat, an die eigene Zerstörung Hand anzulegen. Ob groß oder klein, Jeder sollte bedenken, was es heißen kann, dem Slaventhum Thür und Thor zu öffnen und einer neuen Völkerwanderung Eingang in unsere gesegneten deutschen Länder zu verschaffen.

Diesen Hoffnungen darf mit einer gewissen Zuversicht Raum gegönnt werden, sie stehen mit der Vernunft und mit den Gefühlen jedes Deutschen im Einklang.

Die Hauptgefahr bildet bei uns der Dualismus, wie er jetzt besteht und sich weiter zu entwickeln droht. Wir glauben übrigens, daß einzelnen ultranationalen Demonstrationen in der Hauptstadt Ungarns zu viel Gewicht beigelegt wird und daß diesen die Spitze abgebrochen werden könnte, wenn man sie weniger beachtete. Die Gefahr ist aber nicht nach dieser Seite zu suchen, sie liegt vielmehr darin, daß die Organisation des Dualismus mit Bezug auf die gemeinsamen Angelegenheiten eine fehlerhafte ist, daß wir durch die gemeinsame Regierung nicht genügend verbunden sind und daß unsere internationale Action fortwährend gehemmt und zuweilen zum Nachtheile der ganzen Monarchie fast unmöglich wird. Diese Schwierigkeiten ergeben sich vorzugsweise auf volkswirthschaftlichem Felde und auf nationalökonomischem Gebiete und machen sich bei jeder Gelegenheit geltend.

Darin ist das größte Uebel, der eigentliche Krebsschaden des Dualismus zu suchen und es thäte dringend noth, daß Volksvertretungen und Regierungen endlich sich daran machten, diesen unhaltbaren Zustand zu bessern, ohne von der Unabhängigkeit der Reichshälften Opfer zu verlangen und zu benöthigen.

Noch immer bliebe der Dualismus Oesterreich-Ungarns eine Schwächung der Macht des Reiches, wie wir Eingangs erwähnten, aber sie würde mindestens zum Theile compensirt durch materielle Vortheile, durch größeres Ansehen und größeren Einfluß nach außen, besonders in einer Zeit, in welcher die innere Thätigkeit

der Bevölkerungen, die gesteigerte Production nach fremden Märkten und Absatzgebieten verlangt, und die Erleichterungen des Verkehres, welche täglich neue Fortschritte machen, eines Einklanges mit den inneren Einrichtungen dringend benöthigen. Was aber vor Allem in Oesterreich noth thun würde, ist, daß die Mächtigen und Einflußreichen zu der Ueberzeugung gelangen würden, daß weder Slaven, noch Clericale und Feudale staatsbildend zu wirken im Stande sind, daß das einzige Element, welches dieser Aufgabe entsprechen kann, das deutsche in Oesterreich ist. Blieben die Slaven sich selbst überlassen, so würden sie damit beginnen, sich untereinander zu zerfleischen. Gegen Clericale und Feudale kämpft die Zeit, in der wir leben: Handel und Verkehr, Eisenbahnen und Telegraphen, Wissenschaft und Kunst und überhaupt die geistige und materielle Richtung unserer Culturepoche. Die Götter dieser Erde sind mit dem Gott im Himmel, wie er von Menschen gedacht und construirt wird, nicht zu bekämpfen und ein Erfolg davon für den Staat und die menschliche Gesellschaft nicht zu erwarten. Die Clericalen und Feudalen können wohl die gesetzliche Entwicklung der Culturkraft stören, aufheben können sie dieselbe nicht, ja die Störung verfällt denselben Naturgesetzen der Entwicklung und zerstört ihr eigenes Wesen. So bliebe in der That in Oesterreich nur das Deutschthum übrig als staatsbildende Kraft.

Seine Einigung ist deshalb von größtem Werthe für das Reich und es sollten die oberen Zehntausend nicht säumen, zu der Einsicht zu gelangen, daß sie nur in dieser Kraft ihre Zukunft finden können und daß sie bei Zeiten sich ihr anschließen und möglicherweise ihre Führung übernehmen müßten, um ihr die Richtung anzuweisen, welche sie anzunehmen hat, damit sie wirksam bleibe und Gutes schaffe, nicht aber, ihren Händen entgleitend, dem rothen Gespenste eines Demokratenthums in seiner schlimmsten Gestalt verfalle. Darin sind uns eben die Ungarn voraus, welche, und zwar die besten und mächtigsten unter ihnen, die Führung des Staates in die Hand genommen haben, auf dieselbe maßgebend einwirken und zu verhindern trachten, daß sie solchen Elementen zufalle, welche nur vom Geschrei des Pöbels abhängen.

Feudal und Clerical.

Zwei Fragen culturgeschichtlicher Bedeutung sollen schon seit geraumer Zeit auch in Oesterreich gelöst werden. — Fragen, welche in der menschlichen Gesellschaft immer wieder auftauchen, immer wieder den Keim des Zwiespaltes, des Krieges, der Zerstörung in sich bergen: die feudale und die clericale.

Diese Benennungen gehören zwar der Neuzeit an, aber die Sache ist ihrem Wesen nach immer da gewesen und wird immer wieder zum Ausdrucke gelangen, sobald die Verhältnisse es gestatten; denn die Menschen suchen nach zwei Richtungen hin zur unverantwortlichen Macht und Ausbeutung ihrer Mitmenschen zu gelangen und die ungestörte Befriedigung ihrer persönlichen Interessen zu sichern; indem sie entweder vorzugsweise materiellen Besitz oder die Oberherrschaft in geistiger Beziehung zu erringen trachten. Durch den größeren Besitz materieller Güter werden Ansehen und Einfluß über Andere und Privilegien erworben, welche, wenn sie sich in der besitzenden Classe vererben, aus ihr einen mächtigen Stand bilden.

Die Leitung und Unterordung der geistigen Bestrebungen von Seite einer Menschenclasse hingegen, machen die Gesellschaft zur Sclavin von Grundsätzen, deren Befolgung für die leitende Classe eine Machtfülle hervorruft, welche diejenige der besitzenden Classe weit übertrifft.

Beide Classen haben ein gemeinsames Ziel und beide müssen sich, um zur Herrschaft zu gelangen, derselben Mittel bedienen, ja sie stehen beide bezüglich ihrer Interessen auf denselben Grundlagen und bilden miteinander verbunden eine Macht, welcher der Einzelne nicht zu widerstehen vermag.

Weil aber der Geist das dominirende Element des menschlichen Lebens ist, so bildet sich aus der Vereinigung beider nur eine einzige wahrhaft herrschende Classe aus, die wir die geistliche nennen.

Das Endergebniß einer solchen Vereinigung und der daraus hervorgehenden Bestrebungen ist mithin die Theokratie, welche je nach Zeit und Verhältnissen zu mehr oder minder vollständiger Ausbildung gelangt, die durch Vererbung zum Besitz gelangte Menschenclasse in ihrem Dienste hält und dieselbe als materielle

Macht gegen Angriffe irgend einer Art verwendet. Da dieſe materielle Macht ohne Hilfe des Volkes nicht genügen würde, ſo iſt die geiſtliche Claſſe beſtrebt, einerſeits das feudale Princip zu ſtärken, andererſeits durch eigene Thätigkeit das Volk für ihre Machtzwecke zu erziehen. Dieſen Beſtrebungen entgegen ſteht der Culturſtaat, das heißt, die durch ſolche Geſetze geregelte Geſellſchaft, deren Hauptinhalt die Freiheit in ſich birgt, die dem Menſchen eigenen Kräfte und Fähigkeiten zum Wohle und zur Entwicklung ſeiner ſelbſt und der ganzen Geſellſchaft uneingeſchränkt zu verwerthen.

Während alſo das theokratiſche und mit ihm das feudale Streben die Unterdrückung der allgemeinen Entwicklung im Auge hat, ſucht der Culturſtaat die materiellen und geiſtigen Güter der Geſellſchaft zu mehren und faßt in ſich ſämmtliche Kräfte, welche gleiche Berechtigung beſitzen, ihr geiſtiges und materielles Eigenthum, die geiſtige und materielle Arbeit zu ſchützen und zu fördern.

Der Staat oder vielmehr ſeine Vertretung hat demgemäß die Pflicht, die Gleichheit vor dem Geſetze zu gewährleiſten und dafür zu ſorgen, daß das Pflichtgefühl jedes Einzelnen geweckt werde, der Geſellſchaft durch ſeine ſittliche Arbeit zu dienen, ihr ſeine geiſtigen und phyſiſchen Kräfte zu widmen und durch Erhöhung ſeiner eigenen Leiſtungsfähigkeit den allgemeinen Fortſchritt und das allgemeine Wohl möglich zu machen.

Zu dieſem Ende müſſen ſolche Geſetze Geltung haben, welche einerſeits das Volk einer höheren Bildungsſtufe zuführen, andererſeits gegen alle jene feindlichen Beſtrebungen repreſſiv wirken, die der Erhaltung des Lebens und des Eigenthumes der Geſellſchaft, wie des Einzelnen entgegen ſtehen können. Der Culturſtaat muß demnach auf ſittlichen Grundlagen aufgebaut ſein und ſein Beſtand, ſeine Macht hängen lediglich davon ab, daß er dieſen ſittlichen Grundlagen immer gerecht werde, daß ſeine Vertretung, nehme dieſelbe die eine oder die andere Form der Regierung an, ſich immer des Zieles bewußt ſei, welches erreicht werden ſoll. In der ſittlichen Grundlage ſteht der Staat auf gleichem Boden mit der Kirche, welche in ihren Anfängen und in Ermanglung ſtaatlicher Ordnung den Begriff der Moral in beſtimmte Formen gebracht hat und durch dieſe zur Herrſchaft gelangt iſt. Sie hat ſich allmählig dieſes Gebietes gänzlich bemächtiget und in dieſer Beziehung den Staat von ſich abhängig, ja zum Vollſtrecker ihrer Urtheile gemacht.

Und wenn wir auch heutzutage in einem anderen Verhältnisse zur Kirche stehen, so ist dennoch die Kirche noch immer die Lehrerin von Grundsätzen, welche der Staat vom sittlichen Standpunkte aufrecht zu erhalten gezwungen ist, so daß der Satz: „freie Kirche im freien Staate," wenn damit eine unabhängige Stellung beider gemeint ist, nicht durchführbar sein kann, so lange der Staat nur die Gewalt in Händen hat, dasjenige aufrecht zu erhalten, was die Kirche dem Menschen im eigenen und nicht immer im staatlichen Interesse einprägt. Will der Staat seine Gesetze auf unabhängigen Grund gestellt wissen, so muß er auch die Lehren der Moral unabhängig von den kirchlichen Einflüssen, zu den seinigen machen und die Menschen daran gewöhnen, den Staat als den Inbegriff alles dessen zu denken, was sich zunächst auf sein Leben und Wirken bezieht.

Bei der Verschiedenheit der Religionen, welche sich entwickelt haben, ist es für den Staat unabweislich, die Grundsätze der Moral, wie dieselben zum Aufbaue der Gesetze gedient haben, seinem Wirkungskreise thatsächlich einzuverleiben und in den von ihm geleiteten Unterricht aufzunehmen, das heißt, unabhängig von den Kirchen lehren zu lassen.

Erst dann, wenn auch dieser Unterricht vom Staate geleitet und gesichert wird, kann es dem einzelnen Menschen überlassen bleiben, sich zu jener Kirche zu bekennen, welche seinem religiösen Gefühle entspricht, erst dann kann es gerechtfertigt erscheinen, der Confessionslosigkeit eine Berechtigung in staatlicher Beziehung zuzuerkennen. Denn weil die Confessionen nach dem gegenwärtigen Stande der staatlichen Organisation die den Gesetzen zur Grundlage dienenden Lehren der Moral in sich fassen, wäre ein Confessionsloser ein solcher Mensch, der sich auch von den sittlichen Grundlagen lossagt, welche unsere Gesellschaft zu ihrer Erhaltung und Kräftigung bedarf. Besitzt der Staat Einrichtungen repressiver Natur, so soll er auch jene präventiver Natur zu den seinigen machen, das heißt, er soll der Lehrer dessen sein, was zu seiner Erhaltung und zur Begründung seiner Gesetze führt, er soll nicht so sehr die Uebertretungen dieser Gesetze ahnden, als durch Erziehung der Menschen diesen Gesetzen und ihrem Geiste volle Achtung verschaffen.

Uebernimmt der Staat unabhängig von den Lehren der Kirche den moralischen Unterricht, so kann derselbe es dann leicht

jedem Einzelnen überlaſſen, ſeinen Gott nach der eigenen Ueberzeugung und in jener Weiſe zu verehren, welche er für die paſſendſte hält, welche ſeine Gedanken in jenes myſtiſche Reich verſetzt, das ihm Beruhigung für ſein Seelenheil und für die Zukunft nach dieſem irdiſchen Leben zu verſchaffen vermag.

Die Moral iſt aber für jeden Culturſtaat nur Eine, mögen die Glaubensbekenntniſſe noch ſo ſehr verſchieden ſein, ſie bildet die poſitive Grundlage des Lebens und Wirkens des Menſchen und der Erhaltung unſerer Geſellſchaft, ſie iſt das Fundament, auf welchem ſich der heutige Culturſtaat aufgebaut hat, die Bedingung ſeiner Exiſtenz.

Der Staat kann ihrer nicht entbehren, ſo ferne ſie die Grundbedingung ſeiner geſetzlichen Einrichtungen, man könnte ſagen, den Motivenbericht zu denſelben darſtellt und damit iſt ſchon die Verpflichtung gegeben, dieſelbe unabhängig von jedem Glaubensbekenntniſſe dem Volke zu lehren. Dieſe Lehre beeinträchtiget in keiner Weiſe dieſe letzteren, denn ſie ſoll nur von den poſitiven Grundlagen der Erhaltung und Ordnung der ſich entwickelnden Geſellſchaft ausgehen, und von jeder übernatürlichen Macht, von jeder höheren Offenbarung abſtrahiren.

Der kirchliche Unterricht wird dieſe Lehren auf dem Standpunkte, welchen er einnimmt, in ſeiner Weiſe in ſich begreifen, aber der Staat wird frei von einem Verbande ſein, welcher, wenn dieſer kirchliche Unterricht nicht vollkommen ſeiner Leitung unterſteht, ſeine Intereſſen oft ſchädigen könnte, ſeine Unabhängigkeit aber immer beeinträchtigt.

Nicht die freie Kirche nach ihren jetzigen Grundſätzen hat im freien Staate ihre Berechtigung, ſondern der freie Glaube im freien Staate.

II.

Vermiſchtes.

Vorwort.

Ich möchte über Dinge schreiben, die unter unseren Augen vor sich gehen, welchen man aber selten mehr Aufmerksamkeit zuwendet als eben nothwendig ist, um die Thatsachen, wo sie auffallend und ungewöhnlich sind, mit Verwunderung zu constatiren. Sehr wenige Menschen denken über die Ursachen der Erscheinungen nach, noch weniger über deren Folgen und dennoch haben dieselben Menschen sehr oft mehr Interesse an Ursachen und Folgen, als an den Thatsachen selbst. Sie denken darüber nicht nach, weil sie es nicht gewohnt sind und weil in der Regel das bescheidene Maß von naturwissenschaftlichen Kenntnissen mangelt, die so leicht erworben werden könnten und genügen würden, um den Menschen mit seinem Aufenthaltsorte auf Erden und dessen Umgestaltungen im Laufe der Zeit bekannt zu machen.

Wir lesen von der Eruption des Vesuvs, des Aetna, des Hekla und vieler anderer Vulkane, von den Lavaergüssen und von der Asche, die Hunderte von deutschen Meilen vom Winde fortgetragen wird und den Meeresgrund auf weiten Flächen bedeckt; wir hören von entstandenen oder sich erhebenden Inseln im Meere u. dgl. m., denken aber darüber nicht nach, daß alle diese Lava, diese Asche aus dem Inneren der Erde stammt, daß sie nun der Oberfläche angehört und diese nothwendigerweise lokal erhöht und den Druck auf die unteren Erdschichten vermehrt, daß sie aber im Innern dieser Erde, sei es in großen oder kleinen Tiefen, einen Mangel, einen relativ leeren Raum zurückläßt, und daß diese Erscheinung, seit die Erde besteht, vor sich geht, so daß sie, wenn man geologische Perioden ihrem Alter zu Grunde legte, das Innere der Erde mindestens zu einem wesentlichen Grade ausgeleert und die Oberfläche erhöht haben würde.

Auf der anderen Seite sehen wir Erscheinungen anderer, entgegengesetzter Art. Vieles sinkt ein, und zwar dort um so mehr,

wo der Boden weicher und die Unterlage nachzugeben vermag. — Wir ſuchen nach Alterthümer und graben in die Erde hinein, ſuchen unter der Oberfläche, was früher auf derſelben ſtand. Je älter die Bauten, deſto tiefer liegen ſie unter ſonſt gleichen Umſtänden. Schliemann fand auf dem Terrain von Troja ſieben auf einander in der Tiefe folgende Schichten, in welchen am ſelben Orte ehemals eine Stadt ſtand. In Rom gräbt man nach römiſchen Bauten und nach ſolchen, die kaum 2000 Jahre alt ſind, deren Fundamente weit unter der gegenwärtigen Bodenoberfläche ſtehen. Die merkwürdige Kirche St. Clemente in Rom iſt auch dadurch ſehr intereſſant, weil die in unſerer Zeit veranſtalteten Ausgrabungen uns zur Kenntniß einer dreifachen Bauſchicht unter der jetzigen Kirche geführt haben. Zunächſt iſt es eine alt chriſtliche, dann eine aus der Kaiſerzeit und endlich zu unterſt eine aus der Republik, alſo höchſtens 2300 bis 2400 Jahre alt. — Die Paläſte Venedigs ſinken ein, ſo die Häuſer an den Flüſſen mit weichem Untergrunde, wie z. B. Verona. Wir ſehen noch die Trümmer alter Städte unter der Oberfläche des Meeres und eingeſunkene Felſen, die offenbar von Bergen herabgerollt ſind. — Da der Umfang der Erde, das heißt die Länge unſeres Tages ſich mindeſtens in geſchichtlicher Zeit nicht veränderte, ſo muß man aus alledem ſchließen, daß die Oberfläche der Erde aus dem Innern der Erde Materien erhält, welche dieſelbe erhöhen, daß aber die Schwere dahin wirkt, die Oberfläche von geſtern zu einer Unterfläche von heute zu machen, mithin ein ewiger Wechſel der Erſcheinungen, welche ſich gegenſeitig ergänzen, ein pendelartiges Schwingen der materiellen Theile zwiſchen dem Innern der Erde und ihrer jeweiligen Oberfläche, die einen gehoben durch innere Kräfte, die anderen hinabgezogen durch die Schwere. Wir wollen in Folgendem dieſen Erſcheinungen nachgehen und Urſache und Wirkung zu erforſchen ſuchen, ohne an Gemeinverſtändlichkeit zu verlieren, mindeſtens dort, wo es nicht abſolut geboten iſt, mit Worten, Ausdrücken und Begriffen nicht prunken, die dem großen Theile der Leſer unbekannt und unverſtändlich ſind. Mein alter Lehrer und Gönner, J. J. v. Littrow ſagte uns oft: „Lehren Sie, ſprechen Sie ſo, daß ein verſtändiger Bauer Sie gerne anhören würde.“ Was für dieſen paßt, wird es um ſo mehr für die gebildete Welt, bei welcher man umſo leichter Verſtändniß erwarten ſollte.

Ueber die Veränderungen in der Vertheilung der Materie an der Oberfläche der Erde. *)

Die allgemeine Gestalt der Erde ist bekanntlich durch die Rotation dieses Körpers um eine Axe bedingt und setzt die Möglichkeit der Verschiebung seiner einzelnen Theile in früheren Epochen voraus.

Die Anschwellung der Erde am Aequator oder, was gleichbedeutend ist, die Abplattung derselben an den Polen, läßt daher als bestehende Thatsache die Begründung der Hypothese zu: es habe der ganze Erdkörper in einer früheren Zeit aus einer flüssigen Masse bestanden.

Indeß kann es keinem Zweifel unterliegen, daß bei der fortdauernden Rotation der Erde und bei dem Umstande, daß deren Oberfläche zum Theile vom Meere bedeckt und im Allgemeinen den Wirkungen des Wassers und der Luft ausgesetzt ist — eine im Laufe der Zeiten fühlbare Veränderung der Oberfläche vor sich gehen muß, und zwar auch in dem Sinne, in welchem eben die Abplattung entstanden ist und bei rotirenden Körpern insoweit entstehen muß, als ihre Theile an der Oberfläche beweglich und verschiebbar sind.

Wenn also auch die gleichmäßige Vertheilung der Materie um die Rotationsaxe und die Abplattung schon im Anfange der Erdzeiten und im Zustande der Flüssigkeit entstanden sein mögen, so ist dieser Proceß noch immer kein abgeschlossener, aus dem Grunde, weil das allgemeine Gleichgewicht des Erdkörpers im Einzelnen fortwährenden Störungen durch äußere und innere Einflüsse ausgesetzt ist, welche in Folge der bestehenden allgemeinen Kräfte immer wieder zur Herstellung jenes Gleichgewichtes Anlaß geben.

Sehen wir auch ab von den Beziehungen der einzelnen materiellen Theile zu einander, von der Lösbarkeit der einen, von der Wiedervereinigung anderer zu einfachen oder zusammengesetzten Körpern, von der individuellen Anziehung oder Abstoßung, die

*) Aus den Mittheilungen des Naturwissenschaftlichen Vereines in Graz (Jahrg. 1875).

sie unter gewissen Verhältnissen auf einander ausüben — sehen wir überhaupt ab von der ewigen Veränderung der Gestalt und des Wesens der einzelnen Bestandtheile der Materie — so ist es immerhin gewiß, daß alle diese Veränderungen im organischen, wie im anorganischen Reiche der Natur unter dem allgemeinen Einflusse der Schwere und der Rotation sich vollziehen und daß schon aus diesem Grunde die Möglichkeit der mechanischen Verschiebung und Ortsveränderung der beweglichen Theile besteht, mithin jener Einfluß auch in dem Sinne wirksam ist, das Gleichgewicht, wo es gestört sein mochte, wieder herzustellen, die gleichmäßige Vertheilung der Materie um die Erdaxe und mit ihr die Abplattung herbeizuführen.

Dies würde denn auch in dem Falle vor sich gegangen sein, wenn die Erdmasse ursprünglich nicht durchwegs flüssig gewesen wäre, sondern eine relativ feste, vom Meere umflossene Oberfläche besessen hätte.

Ein sehr bedeutender Theil dieser Erdkruste, wie dieselbe gegenwärtig besteht, ist augenscheinlich durch Anschwemmungen seiner äußeren Form nach gebildet worden, während der andere Theil den Hebungen aus dem Inneren zu danken ist, welche ihrerseits in vielen Fällen Ausflüsse und Auswürfe von Laven und Schlamm, von Asche und Dünsten zur Folge haben.

Alle flüssigen Theile und jenes Material, welches sie mit sich zu führen vermögen, stehen aber unter dem Einflusse der Rotation der Erde, müssen also, wo und wie sie auch in Bewegung kommen mögen, diesem Einflusse gemäß sich lagern und mit dazu beitragen, die Erde an ihren Polen abzuplatten.

Die Vertheilung von Land und Meer, von festen und flüssigen Bestandtheilen der Erde, ist steten Veränderungen unterworfen, so daß jene Oberflächen, welche heutzutage festes Land sind, früherhin vom Meere überdeckt waren und umgekehrt. — Der Einfluß der Rotation, welcher sich gleichgeblieben, hat sich also in diesem Falle auf alle Theile der bestehenden festen Erdoberfläche geltend gemacht und diese mußte sonach unter jener Vorbedingung der theilweisen Flüssigkeit, im Sinne der Abplattung ihre Form erhalten.

Die Kräfte und Gesetze, welche im Weltenraume wirksam und geltend sind, walten überall in gleicher Weise und die Aehnlichkeit der Gestalt, wo wir dieselbe zu beobachten in der Lage

sind, liefert uns den thatsächlichsten Beweis, daß wie immer die Materie sich in denselben vertheilt und gesondert haben möge, die allgemeinen Eigenschaften dieser Materie und mithin die ihr innewohnenden Kräfte dieselben sind, also auch gleich wirksam bleiben.

Die Verschiedenheiten, welche wir gleichwohl im Einzelnen beobachten, hängen einerseits von der Größe der Masse, aus welcher die Körper bestehen und von der Vertheilung ihrer Theile ab, welche wieder eine Verschiedenheit in den Beziehungen der letzteren zu einander hervorruft, secundäre Kräfte weckt und Einzelerscheinungen, Gebilde zu Tage fördert, welche je nach den Bedingungen ihres Entstehens und ihrer Entwicklung, die mannigfaltigsten Gestalten und Lebensäußerungen darbieten.

Ueberall, wo diese Bedingungen dieselben sind, werden die nämlichen Erscheinungen wahrnehmbar sein, welche unter dem fortwährenden Einflusse der gleich wirkenden Kräfte solchen Veränderungen unterworfen sind, die ihr ursprüngliches Wesen und ihre Eigenschaften nach den bestehenden Gesetzen umzugestalten vermögen.

Wo Kräfte in einer Richtung wirksam sind, wo also im allgemeinsten Sinne des Wortes Bewegung materieller Theile stattfindet, da treten derselben auch Widerstände entgegen, das heißt Kräfte in entgegengesetzter Richtung, welche um so wirksamer sind, je größer die ersteren waren, je größer also die ursprüngliche Bewegung der materiellen Theile sich gestaltete.

Die Trägheit der Materie oder die Eigenschaft derselben, in der einmal angenommenen Bewegung zu beharren, vermehrt die Spannung der Gegenkräfte so sehr, daß in Folge dessen entgegengesetzte, oder im Allgemeinen andere Erscheinungen hervorgerufen werden.

Wie ein Pendel, aus seiner Gleichgewichtslage gebracht, fortwährend um dieselbe schwingen würde, wenn die Reibung und der Widerstand der Luft seine Bewegung nicht hinderten und endlich aufhöben, so schwingen alle von Kräften in Bewegung gesetzten Körper um eine Gleichgewichtslage so lange herum, bis andere Einflüsse die Ruhe herbeiführen.

Das Streben in der Natur ist die Erreichung dieser Ruhe und des Gleichgewichtes, das heißt die Unbeweglichkeit, der Tod. Aber wo Materie vorhanden, da sind auch Kräfte eine natürliche Folgerung derselben und der Tod selbst ist Ursache neuen Lebens.

Unsere Erde durchläuft bekanntlich eine elliptische, nahezu kreisförmige Bahn um die Sonne, in einem Raume, welcher, wie aus vielfachen Beobachtungen hervorgeht, nicht absolut leer ist, sondern von einer für unsere Sinne unendlich feinen Materie erfüllt ist, welche wir Aether nennen.

In der Bewegung der Erde im Aether erfährt dieselbe einen Widerstand, der, wenn er auch mit Rücksicht auf die Masse und die Geschwindigkeit der Bewegung dieses Weltkörpers sehr klein ist, dennoch bestehen und im Laufe der Zeiten fühlbar werden muß.

Die Erde und zunächst der Luftkreis derselben, welcher in den Aether übergeht, wird diesen letzteren einerseits vor sich stauen, andererseits hinter sich einen leeren Raum zurücklassen, in welchen Erdluft und Aether sich drängen.

Der Luftkreis wird sich demgemäß in der Richtung der Erdbewegung in ihrer Bahn verdichten, in der entgegengesetzten sich ausdehnen müssen und weil die Erde rotirt, immer neue Theile dieser Einwirkung aussetzen.

Unter solchen Verhältnissen schiene eine Durchdringung der Luft von Seite des Aethers und seiner Bestandtheile oder der in denselben sich bewegenden Gebilde möglich zu sein, hingegen aber auch ein Zufließen von Luft in den Äther wahrscheinlich, insoferne Theile derselben sich der Anziehung der Erde entziehen können.

Es würde mithin eine Wechselwirkung zwischen Aether und Luft anzunehmen sein, wodurch fremde Bestandtheile der Materie der Erde aus dem Raume zugeführt werden, während sie andererseits wieder Ersatz leistet.

In jedem Falle werden Körper, welche der Erde in ihrem Laufe nahe kommen, im Verhältniß zu ihrer gegenseitigen Masse angezogen und je nach ihrer Richtung und Geschwindigkeit die Erdoberfläche erreichen.

Die zur Erde fallenden Meteorsteine — die Bruchstücke fremder Weltkörper, welche thatsächlich auf die Erde stürzen — unsere Sternschnuppenschwärme, welche ihren Zusammenhang mit Kometen nicht verkennen lassen und unter gegebenen Verhältnissen unseren Luftkreis durchziehen, sind genügende Beweise dafür, daß die Erde aus dem Raume Nahrung erhält und daß mithin ein Zusammenhang zwischen den Körpern dieses Raumes besteht und ein Wechselverkehr angenommen werden muß, welcher Veränderungen ihrer Oberfläche hervorbringt.

Wie klein diese Veränderungen im Verhältniß zum Erdkörper auch angenommen werden wollen, so gehen sie doch immerwährend vor sich, müssen im Laufe der Jahrtausende fühlbar werden und auf die Gestalt der Erde Einfluß ausüben.

Wenn dies aber mit der Erde in ihrem Laufe um die Sonne geschieht, so kann auch die Annahme gestattet sein, daß das ganze Sonnensystem in seiner Wanderung durch die Räume des Weltalls in gleicher Weise mit diesen in Berührung und Wechselwirkung trete, daß also die ganze Welt der Materie als eine Einheit betrachtet werden müsse, deren einzelne Theile in gegenseitiger Berührung stehen und einen Ausgleich unter sich eingehen, der den ewigen Gesetzen der Natur entspricht.

Unsere Beobachtungen bleiben immer unvollständig und können uns hievon keine directen Beweise liefern, ebenso besitzt der menschliche Geist die Kraft und Stärke nicht, solche Beweise herzustellen. Gleichwohl ist es doch unzweifelhaft, daß die Erde, die Planeten und ihre Satelliten überhaupt, von einander nicht unabhängig bestehen, sondern Wirkungen und Rückwirkungen auf einander ausüben, daß wir so wie andere Planeten fremde Körper aus dem Raume aufnehmen und daß alle zusammen einem Centralkörper dienstbar bleiben. Es können also auch die Beziehungen nicht ausgeschlossen werden, welche zwischen den Sonnen des Universums selbst — ihrerseits vielleicht noch nicht die letzten Hauptglieder der Sternengemeinschaft — bestehen.

Auch diese Sonnen und ihre uns unsichtbaren Planetensysteme sind nicht unabhängig von einander, auch sie verbindet ein ewiges Gesetz, auch sie treten in einen Wechselverkehr unter einander, der nicht verloren ist für die Glieder ihrer Familie.

Die Materie ist Eine, in ihr lebt die Kraft, in ihr das Gesetz, aus ihr geht Alles hervor, von der Sonne bis zu dem kleinsten Staubtheile eines Körpers. Sie enthält die Keime des Lebens, die Bedingungen desselben und seiner Entwicklung, in ihr sind die Größe, die Macht und das unwandelbare Gesetz ewig enthalten.

Sie ist für uns die letzte Folgerung aus der Kette von Erscheinungen und Wirkungen, welche wir beobachten können, weiter reicht unser Blick nicht, wir kennen weder ihre Ausdehnung, noch sind wir im Stande, uns eine Grenze dieser letzteren zu denken, wir sind unfähig, die Unendlichkeit und das Nichts zu begreifen.

II.

Wenn wir nun von den allgemeinen cosmiſchen Urſachen der Veränderungen auf der Oberfläche der Erde, auf jene Erſcheinungen unſere Aufmerkſamkeit richten, welche auf derſelben ſozuſagen unter unſeren Augen vor ſich gehen, ſo treten uns Thatſachen entgegen, welche greifbarer und uns geläufiger ſein können, als die früher erwähnten. Betrachten wir vor Allem die Erſcheiſcheinungen unſeres Luftkreiſes.

Wir wiſſen, daß die Luft in ihrem Gleichgewichte Störungen erleidet, welche Strömungen mannigfacher Art erzeugen, aber im großen Ganzen regelmäßige Erſcheinungen zur Folge haben.

In Uebereinſtimmung mit den Einwirkungen der Sonne ſtellt ſich in der Aequatorialgegend im freien Meere eine Zone größter Erwärmung her, welche einen geringeren Luftdruck aufweiſt, als jener es iſt, welcher zu beiden Seiten in den angrenzenden Gebieten ſtattfindet. In dieſen letzteren ſteigt der Luftdruck mit der Entfernung von der Zone größter Erwärmung und erreicht ſein Maximum auf etwa 26 bis 30 Grad Breite in beiden Erdhälften.

In den Zonen größten Luftdruckes, wie auch in der äquatorealen Zone größter Wärme, herrſchen Windſtillen und unregelmäßige Winde an der Oberfläche der Erde. In der letzteren findet aber eine aufſteigende, in den beiden Zonen größten Luftdruckes eine abſteigende Luftſtrömung ſtatt, während zwiſchen den Zonen größten Luftdruckes und jener größter Wärme regelmäßige Winde aus nördlicher und ſüdlicher Richtung wehen, welche wir Paſſate heißen.

Der Paſſat der nördlichen Erdhälfte weht aus nordöſtlicher, jener der ſüdlichen Hemiſpäre aus ſüdöſtlicher Richtung und ſind dieſe Luftſtrömungen in Folge der Erdrotation von der meridianen Richtung abgelenkt. Auf der polaren Seite der Zonen größten Luftdruckes nimmt der letztere wieder ab, wenn dieſe Erſcheinung auch vielfachen Veränderungen und Störungen ausgeſetzt iſt.

Nahe den Polarkreiſen erreicht der Luftdruck ein Minimum und zwiſchen den Zonen größten Druckes und den polaren kleinſten Druckes wehen im Durchſchnitte regelmäßige, durch die Erdrotation beeinflußte Winde, deren Richtung in der nördlichen Halbkugel eine ſüdweſtliche, in der ſüdlichen eine nordweſtliche iſt.

Von den Zonen kleinſten Druckes muß der Luftdruck gegen die Pole zu wachſen und ein abermaliges Maximum erreichen, wodurch in der That Luftſtrömungen entſtehen, die man polare Paſſate nennen könnte, weil ſie ihrer Richtung nach mit jenen der Paſſate in den Tropen übereinſtimmen müſſen. Die Lage der Zonen hängt vom Stande der Sonne und von der von ihr ausgehenden Erwärmung ab. Sie ſind alſo in fortwährender Bewegung und folgen der Sonne, und zwar in immer engeren Grenzen, je näher die Zonen ſelbſt dem Aequator ſtehen. Eine vollkommene Regelmäßigkeit in der Lage dieſer Zonen, ſo wie ihrer Bewegungen wäre aber nur dann zu erwarten, wenn die Oberfläche der Erde überall in gleicher Weiſe ſich erwärmte. Dies iſt aber nicht der Fall und es erleiden die Zonen und die Windrichtungen vielfache Modificationen, je nach den Temperaturverhältniſſen der Oberfläche.

So ſind weder die Linien gleichen Luftdruckes, noch jene gleicher Wärme dem Aequator parallel, ſondern beſchreiben unregelmäßige Curven um die Erde, wodurch die Erſcheinungen von ihrer Regelmäßigkeit vielfach einbüßen. Dieſelben hängen vielmehr von Zuſtänden des Landes und des Meeres ab, welche beſonders außerhalb der Tropengegenden, in der Nähe der Pole und wo größere Landcomplexe ſich vereinigen, ſtetig wechſeln und die Regelmäßigkeit der Luftſtrömungen ſo völlig verwiſchen, daß erſt nach längeren Perioden gemachte Durchſchnitte der Beobachtungen ein befriedigendes Reſultat in dieſer Richtung ergeben.

Das Streben nach Gleichgewicht in der Dichtigkeit wie in der Temperatur der Luft erzeugt neue oft kreisförmige Luftbewegungen und complicirt ſeinerſeits die Erſcheinungen außerordentlich, ſo daß nur innerhalb der Tropen auf dem Meere, ſowie in der ſüdlichen Erdhälfte, wo die Continentalmaſſen geringeren Einfluß ausüben, eine größere Regelmäßigkeit in den Luftverhältniſſen, insbeſondere in der Richtung der Luftſtrömungen zu bemerken iſt.

In den oberen Regionen der Atmoſphäre ſind dieſe letzteren im Allgemeinen den unteren entgegengeſetzt und von dieſen durch eine neutrale Höhenzone getrennt. Auch in denſelben kommen indeß, wenngleich in geringerem Maße, vielfache Störungen und temporäre, wie locale Aenderungen insbeſondere in der Nähe der Landmaſſen vor.

Die Luft nimmt in einem gewiſſen Grade und im Verhältniß zu ihrer Dichtigkeit und zu der Temperatur Feuchtigkeit in Form von Waſſerdünſten auf. Die Luftſtrömungen im Allgemeinen führen dieſe Feuchtigkeit nach anderen Regionen, wo ſie unter beſonderen Verhältniſſen ſich verdichtet, die Wolkenbildung begründet und endlich als Niederſchlag wieder zur Erdoberfläche fällt.

Weil aber der Niederſchlag in geſchloſſener Form als Waſſer, Eis oder Schnee zu Boden fällt, ſo iſt die von demſelben berührte Oberfläche kleiner als jene, von welcher die Verdunſtung des Waſſers vor ſich ging, ſo daß alſo weit größere Oberflächen Waſſers der Verdunſtung dienen müſſen, als es diejenigen ſind, welche zur Aufnahme der letzteren als Niederſchlag beſtimmt ſind.

Die Orte, an welchen der Niederſchlag vor ſich geht, ſind in der Regel nicht diejenigen, von welchen die Verdunſtung ausgegangen iſt, oft liegen ſie ſogar ſehr weit davon entfernt und iſt die Richtung, in welcher die Feuchtigkeit bis zu ihrer Verdichtung zur Wolke und zum Niederſchlag getragen wird, im Allgemeinen von der Richtung der Luftſtrömungen abhängig.

In dieſer Weiſe wird ein Theil der Materie, das Waſſer, immerwährend von einem zum anderen Orte verſetzt und dient zur Ernährung und Fortpflanzung der organiſchen Gebilde, zur Durchdringung des feſten Bodens bis zu einer gewiſſen Tiefe, in welcher es ſich, ſoferne es der Verdunſtung entgeht, wieder ſammelt und zum Meere zurückgeführt wird oder zu anderen Proceſſen der Umformung anorganiſcher Gebilde in Verwendung kommt. Weil aber Waſſer nur durch Wärme in Dunſtform übergehen kann und der Waſſerdampf nur wieder durch Entziehung von Wärme, das heißt durch Abgabe derſelben an die Luft zu Waſſer werden kann, ſo iſt auch mit dieſen Proceſſen ein Umſatz von Wärme verbunden, welcher dort, wo er ſtattfindet, den Luftkreis und die Strömungen in denſelben beeinflußt.

Dieſe Verſetzung von Materie und von Wärme von einem Punkte der Erdoberfläche zum anderen iſt aber nicht die einzige, welche ſich fühlbar macht. Die in Bewegung geſetzte Luft nimmt auch andere materielle, organiſche wie anorganiſche Beſtandtheile der Erdoberfläche in ſich auf, welche nach entfernten Orten in Form von Dünſten, Rauch oder mehr oder weniger feinkörnigem Staube getragen werden. Dort, wo die Luftſtrömungen ihre Geſchwindigkeit einbüßen und die Schwere den ihr entgegengeſetzten Wider-

ſtand der Luftſchichten zu bewältigen vermag, ſinken dieſe Beſtandtheile anderer Regionen zu Boden.

Dadurch werden zahlloſe materielle Gebilde von einem Orte der Erde nach anderen verſetzt und ſchon nach kürzeren Epochen unſeren Sinnen beſonders dann fühlbar, wenn die herrſchenden Winde ein Gebiet beſtrichen, welches die Aufnahme der Materie in ſolcher Form begünſtigt.

Die vorherrſcheüden weſtlichen Winde im Ocean nördlich und ſüdlich der Paſſatzonen tragen zum Beiſpiel dazu bei, Material von Weſt nach Oſt zu verſetzen. So wird die Aſche der Vulcane Islands nach Norwegen getragen und ſelbſt Proben des Meeresgrundes, welche aus 1000 bis nahe an 4000 Meter Tiefe auf einem weiten Gebiete rund um jene Inſel aus dem Meere heraufgebracht wurden, beſtehen zum Theile aus vulcaniſcher Aſche aus Island.

In ähnlicher Weiſe verhält es ſich bekanntlich mit allen Vulcanen der Erde. — Auf der anderen Seite haben des berühmten Ehrenberg's Studien über den ſogenannten Paſſatſtaub gezeigt, welche Mengen Staubes aus den äquatorealen Gegenden, insbeſondere in die nördliche Hemiſphäre gelangen. — Die ganze vorſpringende Weſtküſte Afrikas, nördlich des Aequators, wird ſo ſehr mit Staub bedacht, daß das Meer den Namen Dunkelmeer ſich erworben, weil dichte Staubnebel, welche das Sonnenlicht verdunkeln, dort häufig ſind. Dieſe Gegenden waren in alten Zeiten, wie ſchon Strabo und ſpäter der Geograph Edriſi (1160) erwähnten, der Schrecken der Seefahrer. In einem Briefe Ehrenberg's aus dem Jahre 1862 (an den Verfaſſer des vorliegenden Aufſatzes) ſagt derſelbe unter Anderem:

„Jedenfalls, wie auch die Deutung der Verhältniſſe und ihr Zuſammenhang ſich allmählig geſtalten möge, darüber iſt kein Zweifel, daß die ſeit 1803 aus den verſchiedenen Gegenden des atlantiſchen Oceans und aus den verſchiedenſten Punkten der Nordküſte Afrikas, aus Europa und Aſien mir zugekommenen Staubproben ſtets dieſelbe reiche Zuſammenſetzung mit gleichen organiſchen Elementen und die gleiche zimmtrothe oder zimmtgelbe Farbe haben bis 1862. So gleichförmigen und ſo maſſenhaften Staub bis zu 7200 Centnern in Einem Tage kann auch Afrika ſeit der Urzeit nicht geliefert haben.“ Nicht zu überſehen dürfte auch der Umſtand ſein, daß Staubfälle aus der Luft mit Meteorſteinfällen in Zuſammenhang zu ſtehen ſcheinen.

Der Sandſtaub der afrikaniſchen Wüſten wird ſelbſt unter gewöhnlichen Verhältniſſen bei nicht ſehr ſtarken Südwinden nach Sicilien und Unter-Italien gebracht und trägt nicht wenig dazu bei, die Meerestheile, welche zwiſchen jener Inſel und Afrika liegen, zu verſanden. Auf der anderen Seite tragen die herrſchenden weſtlichen Winde des Mittelmeeres Sand aus Nordafrika nach Syrien, vermehren die Anſandungen der Küſte und bedecken vorſpringende Halbinſeln mit demſelben, wie es zum Beiſpiel in Beiruth deutlich beobachtet werden kann. Zur Zeit der Südwinde wird die Küſte Aegyptens mit Sandſtaub völlig überſchüttet, die Luft iſt trübe und das Sonnenlicht bedeutend geſchwächt.

Dieſe Erſcheinung iſt aber ganz überwältigend zur Zeit von Stürmen und Orkanen, welche ungeheuere Mengen ſolchen Staubes und Sandes mit ſich fortführen und nach anderen Gebieten verſetzen. Welche Bodenbewegungen in der Wüſte in ſolchen Zeiten vor ſich gehen, welche Strecken ehemals fruchtbaren, cultivirten Landes nunmehr Sandwüſten geworden, iſt bekannt und oft erörtert worden.

Ebenſo bekannt ſind die Niederſchläge von organiſcher und anorganiſcher Materie, welche unſere mit Schnee überdeckten Alpen färben, von ſüdlichen, weit entfernten Regionen herrühren und von Ehrenberg eingehend unterſucht worden ſind.

Prüft man das Regenwaſſer in tropiſchen Gegenden zur Zeit ſtarker Niederſchläge, ſo findet ſich darin eine große Menge organiſcher meiſt vegetabiliſcher Theile, welche ſchon mit einem mäßigen Vergrößerungsglaſe entdeckt werden können. — Die ſogenannten Blutregen und andere ähnliche Erſcheinungen unſerer Klimate liefern eben ſo viele Beweiſe von Verſetzungen der Materie durch die Winde.

Aber in unſeren beſtverwahrten Wohnungen legen ſich Staubſchichten auf unſere Geräthſchaften, welche insbeſondere bei ſtärkerem Winde durch die Ritzen der Fenſter und Thüren eindringen und zum großen Theile von mehr oder minder entfernten Orten herrühren.

Die ſtetig vor ſich gehenden Verwehungen materieller Theile der Erde ſummiren ſich im Laufe längerer Zeitperioden an beſtimmten Oertlichkeiten umſomehr, als die durchſchnittliche Windrichtung eine conſtante iſt, alſo einen Ausgleich nicht zuläßt.

So wird auch der Sand des Meeres zur Zeit der Ebbe oder sobald derselbe von dem Wellenschlage und von den Meeresströmungen an's Ufer gebracht worden, von den gegen die Küste gerichteten Winden weggeweht und bildet zunächst ganze Sanddünen von oft beträchtlicher Höhe.

Am festen Lande sind es vorzugsweise die Abhänge unserer Berge, welche den herrschenden Winden einen Widerstand entgegensetzen und wo die Niederschläge im Allgemeinen häufiger vor sich gehen.

In unseren Klimaten sind bekanntlich die gegen Süden und Westen abfallenden Höhen diejenigen, welche von Niederschlägen aller Art vorzugsweise bedeckt werden und wo auch in Folge dessen die Schneegrenze tiefer herabreicht, als an den entgegengesetzten Seiten. Die schweren Theile des Staubes und Sandes fallen in den unteren Gebieten dieser Abhänge auf den Boden, legen sich auf unsere Thäler und sinken auf den Grund der angrenzenden Meere, tragen also zur Ausfüllung derselben bei.

Solche Versetzungen von Materie, welche vielleicht zu wenig berücksichtigt werden, gehen im Großen wie im Kleinen zwischen weitentfernten oder nähergelegenen Orten fortwährend vor sich und wenn wir auch im Allgemeinen nicht im Stande sind, darüber eine Rechnung anzustellen, um die Schichten anzugeben, welche der Versetzung durch die Luftströmungen ausgesetzt sind oder ihre Bildung verdanken, so ist es leicht erklärlich, daß dieselben im Laufe der Jahrhunderte und Jahrtausende groß genug sein und eine steigende Bedeutung erfahren müssen. Diese Bedeutung bezieht sich nicht nur auf jene Orte, welche durch die Winde eine Zufuhr an Material zur Schichtenbildung erhalten, sondern auch auf jene welche dieses Material beständig abgeben, ohne local dafür Ersatz zu erhalten.

Zugleich mit dieser Versetzung von Materie werden an manchen Orten organische Keime oder Körper getragen, welche in diesen Gebieten nicht zu leben vermöchten, aus anderen Zonen der Erde stammen und mithin der Oertlichkeit, an welcher man ihre Reste vorfindet, nicht angehören. Es werden aber auch solche Keime oder organische Körper im Allgemeinen in andere Orte versetzt, welche sich den neuen Verhältnissen anzupassen vermögen und diesen Lebens- und Entwicklungsbedingungen innerhalb der Grenzen der Anpassungsfähigkeit, ihre Fortpflanzung unter mehr oder weniger veränderter Gestalt verdanken.

Noch einer anderen Versetzung lebender Organismen wollen wir hier gedenken, welche jedem Seemanne geläufig, auf dem festen Lande weniger Beachtung findet.

Nach Stürmen und vorzugsweise im Frühjahre findet man in kleineren oder größeren Entfernungen von der Küste oft ganze Schwärme von Vögeln, Schmetterlingen oder sonst fliegenden Thieren, welche vielleicht noch unerfahren, vor dem Winde keinen Schutz suchten und von demselben gegen die See getrieben wurden. Ermüdet, nach Speise und Trank lechzend, hoffen sie umsonst an Bord der zufällig vorüberfahrenden Schiffe Zuflucht zu finden, fallen aber im Allgemeinen ins Meer und erfahren daselbst ihren Untergang.

Andere Zugvögel, Heuschrecken u. s. w. werden von Stürmen ferne von jedem Lande überrascht und diejenigen, deren Kräfte nicht genügen, um sich in der Luft zu erhalten, finden im Meere ihren Tod.

In der Zeit und an den Orten, wo Heuschrecken in ganzen Wolken die Küsten zu erreichen suchen, sieht man bei Stürmen, so weit das Auge reicht, das Meer von den hineinfallenden Thieren überdeckt, und vorüberfahrende Schiffe werden durch einen förmlichen Heuschreckenregen überschüttet, daß es Mühe kostet, sich ihrer zu entledigen.

Die Orte, von welchen die vom Winde gegen das Meer zugetriebenen Thiere stammen, bleiben mindestens so lange sie von Vegetation bedeckt sind, sehr nahe denselben. Die Stürme, welche diese Thiere hinauswehen und endlich dem Meere überliefern, haben nahezu immer die nämliche Richtung. Die Züge der wandernden Vögel erfolgen ferner sehr nahe in Zonen, welche Jahr für Jahr immer wieder von ihnen gewählt werden. Die Folge hievon ist, daß bei den ähnlichen Kräften, welche hier thätig sind, gewisse Orte des Meeresgrundes vorzugsweise zur Aufnahme der Ueberreste jener Organismen bestimmt sein werden, wenn diese nicht zur Nahrung anderer Thiere gedient haben.

In jedem Falle geht von ihnen nichts verloren; sie wechseln nur Ort und Gestalt und tragen in unendlich langen Perioden dazu bei, die Oberfläche der Erde ihrem Aussehen und Wesen nach zu verändern.

III.

Von überwiegender Bedeutung sind die Versetzungen der Materie auf der Oberfläche der Erde, welche durch das Wasser veranlaßt werden.

Sowohl die Feuchtigkeit der Luft, wie die Niederschläge, durchdringen den Boden und folgen dem Gesetze der Schwere, indem sie von höheren Punkten nach tieferliegenden abfließen.

Das Wasser übt in seinem Laufe, seiner Geschwindigkeit und Masse entsprechend, eine Reibung auf die von demselben bespülten relativ festen Theile des Bodens und rollt schwere Gegenstände, oft ganze Felsenstücke vor sich her, welche sich zerbröckeln und abschleifen, im Contact mit anderen. Das hiedurch entstehende Gerölle und Geschiebe, der Sand und die Erdtheile, welche von höheren Punkten in tiefere gelangen, füllen allmälig unsere Thäler aus und diese liefern ihrerseits den Wasserläufen neues Material, welches, so ferne es nicht zur Ausfüllung ihres Bettes dient, in letzter Auflösung dem Meere zugeführt wird. Welche Macht selbst unscheinbare Bäche zur Zeit großer Niederschläge oder des Aufthauens bedeutender Schneemassen erlangen, lehrt uns die Erfahrung. Gewaltige Massen werden in solchen Fällen den Niederungen vom Wasser zugeführt und organische, wie anorganische Körper, die Bauten der Menschen, wie die Wälder und Felder werden verwüstet und deren Bruchtheile nach anderen Orten geschwemmt. Aber selbst die gewöhnlichen Niederschläge und Wasserläufe führen bedeutende Massen Materials nach der Tiefe und endlich dem Meere zu, wo Ansammlungen desselben stattfinden und zu neuen Bildungen Anlaß geben, die Ufer in's Meer hinausdehnen, und im Allgemeinen an dessen Stelle Land ansetzen, das aus dem Gemische aller Gesteinsgattungen, aller Erdtheile und organischen Gebilde besteht, welche das Wasser aus entfernteren Theilen des Festlandes herbeigeführt hat.

Die Strömungen des Meeres vereinigen sich mit den fließenden Wässern des Landes, um diese Neubildungen zu beschleunigen und zu vermehren, ihnen ein neues fremdes Material zuzuführen, welches mit jenem der Flüsse sich verbindet und Beziehungen der verschiedensten Art veranlaßt.

Betrachten wir zum Beispiel den uns naheliegenden adriatischen Golf, dessen Wichtigkeit in unserem wirthschaftlichen und commerciellen Leben nicht genug hervorgehoben werden kann.

In diesem läuft die Meeresströmung längs der östlichen Küste nordwestwärts, führt Sand und Schlamm mit sich, welche besonders wo Inseln und schärfere Biegungen der Küste dem ursprünglichen Laufe der Strömung Widerstand leisten oder über-

haupt, wo deren Geſchwindigkeit vermindert wird, zu Boden fallen und ſeichtere Meerestiefen verurſachen.

An dem unteren ſüdlicheren Theile dieſer Küſte münden größere Flüſſe in die See und haben das albaneſiſche Flachland ſowie weite Verſandungen im Meere gebildet. Weiter nach Norden treten hohe Gebirge an's Meer, ein Inſel-Archipel deckt die Küſte und nur wenige Flüſſe haben größere Bedeutung, ſind aber wie die Narenta, Urſache von berückſichtigungswürdigen Landbildungen.

An den nördlichen Abſchluß des adriatiſchen Meeres gelangt nur mehr ein ſehr feinkörniger Schlamm, welcher durch den von ſüdlichen Winden herbeigetragenen Staub noch weſentlich vermehrt wird. Dieſer Schlamm, deſſen Tiefe noch gar nicht ermittelt werden konnte, ſammelt ſich in dem ſich gegen Oſt und Südoſt umbiegenden Golf, beſonders in deſſen nördlichſter Ecke bei Trieſt an, und iſt die Urſache der Schwierigkeiten, mit welchen der Bau des Dockhafens dieſer Handelsſtadt zu kämpfen hat und die im Beginne der Arbeit nicht genug berückſichtiget worden ſind.

Die Strömung, welche hier ſehr ſchwach iſt, wendet ſich der Küſtenbildung folgend gegen Weſten und Südweſten und trifft nun den erſteren größeren Waſſerlauf, den Iſonzo, ſetzt demſelben einen entſprechenden Widerſtand entgegen und größere Untiefen, flache Landbildungen, ſind davon die Folge.

Wie der Iſonzo, ſo üben die zahlreichen Waſſerläufe des venetianiſchen Gebietes bis zum Po, auf die Anſandungen der Küſte einen mächtigen Einfluß.

Sie ſind in Verbindung mit der Meeresſtrömung Urſache der Bildung der Sanddünen, welche die venetianiſche Lagune vor dem unmittelbaren Andrang des Meeres ſchützen und von den Anſandungen im Allgemeinen, welche das venetianiſche Gebiet allmälig vergrößern und dieſem Küſtenſtrich nach und nach den Charakter von ſumpfiger Landſchaft, endlich von feſtem Boden aufprägen.

Dieſe Anſandungen gehen mit ſolcher Raſchheit vor ſich, daß ſchon in neuerer geſchichtlicher Zeit große Oberflächen Landes gebildet wurden, und der Schifffahrt von Jahr zu Jahr größere Hinderniſſe in den Weg gelegt werden.

Auf Grund dieſer Erſcheinungen wurde unter der öſterreichiſchen Herrſchaft ein ſchon im Anfange des Jahrhunderts von franzöſiſchen Ingenieuren verfaßtes Project zeitgemäß zur Aus-

führung gebracht und bei Malamoco ein Damm in's Meer gebaut, dessen Zweck darin besteht, die nach Südost laufende Meeresströmung abzuhalten, hingegen dem Ausflusse der Lagunenwässer freien Lauf zu verschaffen.

Ein zweiter kürzerer Damm, dem großen paralell, dient nur dazu, die Strömung aus der Lagune einzuengen und den Canal vor den Anfandungen zu schützen, welche durch südliche Stürme und den Andrang der Wogen herbeigeführt werden.

In Folge dieses Baues hat sich besonders an der Nordseite des großen Dammes im Laufe weniger Jahre neues Land gebildet, ein Resultat des von der Meeresströmung zugeführten Sandes.

Dieser Schutzdamm wird aber mit der Zeit nicht genügen, weil an seinem Meeresende die Strömungen sich abermals kreuzen und zu neuen Untiefen Anlaß geben. Derselbe wird also allmählig verlängert werden müssen, und da auch der kleinere südlichere Damm eine entsprechende Verlängerung wird erfahren müssen, an den äußeren Seiten von beiden sich aber Land ansetzt, so wird endlich ein künstlicher Fluß gebildet werden, welcher die Lagune mit dem Meere verbindet.

Der Po führt mächtige Wassermassen mit sich und bildet an seiner Mündung ein Delta, welches so sehr in's Mer hinausgerückt wird, daß schon nach wenigen Jahren neue Küstenkarten dieses Gebietes für die Seefahrer verfertigt werden müssen.

Von da an hören die größeren Wasserläufe auf italienischem Gebiete auf, aber das Meer ist so sehr mit Sand geschwängert und die Strömung so stark geworden, daß sie den italienischen Küsten entlang, überall neuen Boden ansetzt und daß selbst die kleineren Wasserläufe vom Lande her genügen, um sehr bedeutende Sandablagerungen zu veranlassen.

Die italienische Küste rückt also sichtbar vor und wenn wir auch von Häfen nichts wüßten, welche wie Aquileja, Adria, Ravenna blühende Seestädte waren und nunmehr im besten Falle nur über Canäle und seichte Zufuhrswege verfügen, so belehrt uns schon eine kurze Erfahrung, daß der Proceß der Einengung des adriatischen Meeres verhältnißmäßig sehr schnell vor sich geht und daß eine Zeit vorausgesehen werden kann, in welcher, wenn keine anderen Ursachen entgegenwirken, das adriatische Meer nur mehr ein großer Fluß sein wird, der alle Wasserläufe des Landes aufzunehmen und in das mittelländische Meer zu führen berufen ist.

Die Zuführen von Material von Seite der Land und Seeſtrömungen, welche das adriatiſche Meer allmählig ausfüllen, bedingen ſchon jetzt eine merkwürdige und lehrreiche plaſtiſche Geſtalt des Meeresgrundes.

Abgeſehen von der bereits erfolgten Landbildung, welcher das norditalieniſche Gebiet größtentheils ſeinen Aufbau verdankt, bereitet ſich eine Erhöhung des Meeresgrundes nächſt der Küſte vor, welche von der Südſpitze Iſtriens bei Pola beginnend, immer breiter wird und nicht nur den Golf von Trieſt, ſondern auch das venetianiſche Gebiet bis nach Ancona in ſich begreift und in ihrem Verlaufe an Breite verlierend, bis an's Ende des adriatiſchen Meeres reicht.

Dieſe Erhöhung des Meeresbodens, gleichſam die dem feſten Lande nächſte Terraſſe, erreicht im Durchſchnitte Tiefen zwiſchen 15 bis 30 Meter und iſt ihrer Randzeichnung nach ähnlich der gegenwärtigen Geſtalt des adriatiſchen Golfes. Die Terraſſe hat im nördlichen Theile eine Breite von 30 bis 35 Seemeilen und ſpringt ganz beſonders in der Richtung der Pomündung vor, wo der Einfluß dieſes Stromes noch deutlich erkennbar iſt. Von dem Rande dieſer Terraſſe an fällt der Boden raſch ab, bis zur durchſchnittlichen Tiefe von etwa 80 Meter, auf welcher derſelbe ſich erhält bis zu einer Linie, welche nahezu Ancona mit Zara verbindet. Auch auf dieſer zweiten Terraſſe zeigen ſich deutlich die Einflüſſe der von den venetianiſchen Gewäſſern herbeigeführten Anſandungen und zwar ſo, daß nur ein verhältnißmäßig kleiner aber tieferer Golf nach Norden, in der Nähe der dalmatiſchen Inſelreihen geblieben iſt.

Eine dritte Terraſſe erſtreckt ſich bis zu den Inſelgruppen, welche den adriatiſchen Golf bei Liſſa in zwei nahezu gleiche Hälften theilen. Die Meerestiefe beträgt auf derſelben dnrchſchnittlich 170 bis 180 Meter. Nur in dem von Inſeln nicht unterbrochenen Theile zwiſchen der Inſelgruppe von Liſſa und dem Feſtlande Italiens bildet ſich ein tieferer Golf, welcher nördlicher eingreift.

Endlich vertieft ſich das Meer ſüdlich von Liſſa bis zur Mündung des Golfes ſehr bedeutend und erreicht der Meeresgrund, ungefähr in der Höhe von Cattaro und in der Mitte des Golfes, die Tiefe von 1100 Meter, eine keſſelartige Geſtalt annehmend, gleich einem großen Krater.

Zu bemerken ist hier, daß die Meeresströmung, welche an der dalmatischen Küste gegen Norden zieht, durch die Streichungsrichtung der Inseln zum Theile westwärts gedrängt wird und daß diese Abzweigung an die italienische Küste gelangt, wo sie sich mit derjenigen verbindet, welche ihren Lauf bis an's Ende des Golfes fortsetzt und längs der westlichen Küste nach Süden fließt.

Die plastische Gestaltung des Meeresgrundes im adriatischen Meere, deren Wiedergabe wir uns hier versagen müssen, zeigt deutlich den Einfluß der Wasserläufe des Landes und sind dieselben besonders im nördlichen Theile oberhalb Lissa in solcher Weise thätig, daß die allmälige Erhöhung des Meeresbodens durch die fortwährenden Zufuhren an Geröllen, Geschieben, Sand und Schlamm eine unbezweifelte Thatsache ist.

In ähnlicher Weise wie hier, verhalten sich alle Wasserläufe der Erde, welche sich in's Meer ergießen. Sie sind im Allgemeinen die vorzüglichsten Träger und Versetzer des Materials, welches von den Höhen stammt und zur Tiefe gelangt. Sie gehören zu den Hauptursachen der Veränderung in der Vertheilung des Landes und des Wassers an der Oberfläche der Erde.

Bekannt sind die Erhöhungen des Thalbodens, welche der Nil durch seine regelmäßigen Ueberschwemmungen des Landes zu Stande bringt, seine Anfandungen der syrischen Küste, seine Deltabildung.

Die unregelmäßig auftretenden Ueberschwemmungen anderer Flüsse geben gleichen Anlaß zu neuen Landbildungen, die sich immer weiter in's Meer erstrecken, so lange die Wasserläufe stark genug sind, um mehr Material ans Ufer zu bringen, als die Meeresströmungen mit ihnen vereint hinwegzuwaschen vermögen.

Ein merkwürdiges Beispiel davon bildet in Europa der Rhein, dessen Deltabildungen am meisten zur Gestaltung des heutigen Hollands beigetragen haben. In viele Arme getheilt, fließt dieser große Strom nur mehr träge dem Ocean zu und ist gegenwärtig mit verhältnißmäßig wenig Anschwemmungs-Material beladen, welches dem Meere zugeführt wird, dessen Strömungen und Stürme das Werk des altgewordenen Rheins nunmehr wieder zu zerstören suchen und darin nur von der Hand des Menschen noch abgehalten werden.

Es würde uns indeß zu weit führen, wollten wir hier in Einzelnheiten eingehen, welche längst bekannt sind, denn es genügt

zu bemerken, daß die Ausdehnung der durch Anschwemmung gewonnenen Oberflächen der Länder in jedem Falle größer ist, als jene, auf welcher nunmehr Berge stehen.

Diese Berge und Höhen überhaupt sind, abgesehen von solchen Hebungen oder Senkungen, welche das Resultat innerer Processe der Erde sind, in Abnahme begriffen und diese Abnahme hängt zum größten Theile von dem Einflusse des Wassers und der mit Feuchtigkeit beladenen Luft ab. Die Eisbildung trägt nicht wenig dazu bei, das Zerstörungswerk zu vollenden. Das Wasser dringt in die Spalten und Risse der Gesteine, friert daselbst unter dem Einflusse eintretender Kälte und nimmt ein größeres Volumen an, wodurch jene Risse und Spalten erweitert werden.

Zur Zeit des Aufthauens wird der Zusammenhang der Gesteine aufgehoben, und es fallen dann mit dem Wasser die einzelnen Stücke der Bergspitzen zu Thal und vermehren in dieser Weise sehr bedeutend die Schuttablagerungen, welche sich am Fuße der Gebirge ansammeln. Die Kuppen dieser letzteren werden flacher, und endlich wird aus dem Berge eine Hochebene, in welcher sich wieder Wasserläufe bilden und die abgerundete Kuppe durchfurchen.

Die Gletscher, welche weit ausgedehnte Oberflächen in größeren Höhen einnehmen, sind bekanntlich ihrer Lage nach nicht unveränderlich. Wo dieselben auf geneigten Ebenen ruhen, da bewegen sie sich gleich einem Flusse, haben ihren Stromstrich, in welchem die größte Vorrückung des Eises bemerkbar ist, und fließen mithin den tiefer liegenden Gegenden zu, wo sie wieder aufthauen und den Ursprung von Flüssen und Wasserläufen überhaupt bilden. Sie üben aber auch durch ihre eigene Bewegung eine Reibung auf ihre Unterlage aus, deren Folge die Moränen sind, welche unter bestimmten Verhältnissen, besonders bei eintretenden Hochwettern zu Thal gebracht, in verderblicher Weise für die Cultur, weite Landstrecken überdecken.

Aber nicht allein die Gletscher fließen thalab in ihrem Bette, sondern auch ganze Erdschichten, welche das Gestein bedecken oder die Resultate der Verwitterung der Gesteine sind, rutschen mit größerer oder geringerer Geschwindigkeit zu Thal, je nachdem sie mehr oder weniger durchfeuchtet und ihres Zusammenhanges untereinander und mit ihrer Unterlage beraubt wurden.

Diese Erd- oder Gesteinrutschungen üben auf ihre Unterlage denselben Einfluß aus, wie die Gletscher, so daß nicht immer

aus dem Schliffe der später bloßgelegten Gesteine auf das frühere Vorhandensein eines Gletschers geschlossen werden kann. Wie dem immer sei, die dadurch hervorgebrachten Veränderungen der Oberfläche sind sehr bedeutend, wenn sie auch oft in unendlich langen Zeiten und in geringeren Entfernungen vor sich gehen.

Die Arbeit des Wassers hört aber damit nicht auf und der Lauf der Gewässer setzt sie fort in den Thälern bis zum Meere.

Jeder Wasserlauf verändert sein Bett im Laufe der Zeiten und schon eine kurze Beobachtung zeigt, daß eine seitliche Verschiebung desselben stattfindet. Untersucht man den Grund der Thäler, so findet man, daß in verschiedenen Schichten Gerölle und Geschiebe ein deutliches Zeugniß des Vorhandenseins eines Wasserlaufes nach der ganzen Breite des Thales geben. Die größten wie die kleinsten Flüsse und Ströme verändern die Lage ihres Bettes von einem Abhange der begrenzenden Höhen bis zu dem gegenüberstehenden. In der That wandert jede Biegung eines Wasserlaufes, und jede Einbuchtung, jede Insel und Sandbank verändert fortwährend ihren Ort und selbst die Rotation der Erde trägt dazu bei, die Richtung der Wasserläufe in derselben Weise zu verändern, wie dies bei den Luftströmungen der Fall ist.

Durch die immerwährende Zufuhr von Gerölle, Geschiebe und Sand erhöht sich das Flußbett nach der einen oder nach der andern Seite seines Stromstriches und drängt dadurch diesen letzteren in entgegengesetzte Richtung, wo er das Ufer ausnagt, eine Bucht bildet und seine Richtung verändert, wodurch weiter abwärts am entgegengesetzten Ufer eine ähnliche Bucht entsteht.

Diese Buchten verändern aber durch die fortwährende Thätigkeit des directen Stromes und der rückläufigen Theile desselben ihre Lage und Gestalt.

Ist der Wasserlauf so kräftig, um größere Massen festen Materials nach den tieferen Gegenden zu bringen, so erhebt sich das ganze Bett und endlich wird der Fluß genöthigt, seine Ufer zu verlassen und ein tiefer gelegenes Rinnsal zu suchen.

Durch das Ansetzen neuen Landes an der Mündung verlängern die Flüsse ihren Lauf in dem sich verflachenden Boden; ihre Stromgeschwindigkeit wird dadurch vermindert und vom Meere mit seinem dichteren Wasser leichter gestaut.

In diesem Falle kann der Fluß dann sein Mündungsgebiet überschwemmen, theilt, wo die Möglichkeit vorhanden, seine Wasser-

masse in mehrere Arme und bietet der Verdunstung eine größere Oberfläche dar. Dadurch wird unter Umständen die Flußmündung gänzlich verschwinden und der Fluß endet mit seinen Verzweigungen in sandigem Boden, wo vielleicht nur eine Durchsickerung die Verbindung mit dem Meere noch aufrecht erhält.

In ähnlicher Weise können künstliche Bewässerungscanäle zu derselben Erscheinung führen und die Wasseroberfläche in der Weise vermehren, daß die Verdunstung und die Abfuhr nach anderen Gebieten den ursprünglichen Wasserlauf an der Mündung gänzlich aufzehren.

Oft werden aber Flußläufe mit geringer Geschwindigkeit, ohne daß sie sich in mehrere Arme theilen oder noch ehe dies möglich geworden, durch eine an der Mündung sich bildende Sandbarre vom Meere abgetrennt. In diesem Falle sind die Niederungen entweder periodisch oder immerwährend überschwemmt. Weite Sumpfgegenden entstehen, welche besonders in den wärmeren Klimaten von einer reichen Süßwasservegetation überdeckt sind. Mächtige Bäume und Wälder wachsen auf dem feuchten niederen Boden und zahlloses Gethier sammelt sich daselbst in der dumpfigen, mit Fieberdünsten geschwängerten Atmosphäre.

Der so in seinem Auslaufe gehemmte Fluß erhebt durch die allmälige Zufuhr von Schlamm sein Bett, der Unterschied seiner Höhe über dem Meeresspiegel wird vergrößert, Wolkenbrüche oder anhaltende Regen bringen mehr Wasser in's Thal, oder Stürme drängen die Meereswogen gegen die Sandbarre. Diese weicht endlich der Arbeit des Wassers, welcher sie ehemals ihr Dasein verdankte, die See dringt in die Mündung des Flusses ein, die ehemalige Vegetation, so wie das Thierleben, welche nur im Süßwasser oder Brackwasser sich entwickeln konnte, welkt und stirbt, und nur einzelne Riesen des Waldes erheben ihre dürren, mächtigen Aeste hoch über den salzigen Wasserspiegel als Wahrzeichen früheren üppigen Lebens.

Endlich fallen auch diese, und ausgedehnte Lager des verschiedenartigsten Materials sammeln sich im Mündungsgebiete des Flusses, aus organischen und anorganischen Substanzen bestehend, welche zum großen Theile aus dem Innern des Landes durch den Wasserlauf herbeigeführt worden sind.

Der Sumpf, dessen Vegetation sich entwickelte, trocknet allmälig durch Verdunstung und Zufuhr fester Bestandtheile aus

und der Boden wächst über ihn. Die Ufer erstrecken sich weiter in das Meer hinaus, der Fluß verlängert seinen Lauf und wieder lagern sich größere und kleinere Sandbarren an dessen Mündung, und der frühere Proceß wiederholt sich, wenn nicht in gleicher, so doch in ähnlicher Weise. So dehnt sich das Anschwemmungsgebiet des Landes aus, so werden unzählige Ueberreste, sei es von Pflanzen und Thieren, sei es von Geröllen und Geschieben, an die zur Zeit geschlossenen Mündungen getragen, und haben daselbst Ansammlungen organischer und anorganischer Materie gebildet, welche einem weiten Gebiete und verschiedenen Zeiten angehören.

Schichten neuen Bodens häufen sich im Laufe der Jahrtausende auf einander, die ehemals zu Tage liegenden Oberflächen werden nun tief unter der entstandenen Decke gelegt und veränderten Bedingungen des Druckes und der Wärme, überhaupt anderen Beziehungen untereinander ausgesetzt sein. Das Wasser hört auf, für sie eine zumeist bewegende Kraft zu sein, es wirkt nunmehr zum größten Theile auflösend und in Dunstform übergehend als hebende Kraft.

So mögen die größten Ströme entstanden, so das Land gebildet worden sein, in dessen Tiefen wir deutlich die Spuren früheren Lebens und die umgewandelten Reste früherer Zeiten erkennen, welche in unberechenbarer Ferne hinter uns liegen.

Was wir aber noch in diesen Resten entdecken, das auf ihre frühere Abstammung schließen läßt, ist noch lange nicht das Ende des Processes, denn das Leben, die Thätigkeit der Materie, ist ewig. Im Laufe folgender Zeiten unter den immer wechselnden Bedingungen dieser Thätigkeit, verändern sich fortwährend auch die Resultate derselben in dem Maße, daß es unseren menschlichen Fähigkeiten und Kräften nicht mehr gelingt, auf ihren Zustand in früheren Epochen zu schließen.

IV.

Wie die Luftströmungen und die Wasserläufe des festen Landes, so üben auch die Strömungen des Meeres einen gewaltigen Einfluß auf die Neubildungen des Bodens, auf die Versetzungen von fester Materie an der Oberfläche der Erde aus.

Diese Meeresströmungen, welche dem Ausgleiche der Temperatur- und der Druckverhältnisse dienen, von der Rotation und

von der Verſchiedenheit der Schwere auf der Oberfläche des Meeres abhängig ſind, werden noch lange nicht ſo erkannt und wiſſenſchaftlich erörtert, um eine befriedigende Theorie derſelben möglich zu machen.

Gleichwohl ſind dieſelben für unſer Erdenleben im allgemeinen von größter Bedeutung, denn nicht nur vermitteln ſie die Umſetzung organiſcher und anorganiſcher Gebilde nach den fernſten Gegenden ihrer Gebiete, ſondern üben auf die Verhältniſſe unſeres Luftkreiſes, folglich auch auf die Bedingungen des Lebens, einen ſehr beachtenswerthen Einfluß aus.

Wenn wir die bekannten Strömungen, ſoweit dieſelben den großen Umlauf des Waſſers betreffen, genauer betrachten, ſo erkennen wir vor Allem die Thatſache, daß die polaren Gewäſſer des Meeres anfänglich gegen den Aequator fließen, ſich aber dann im Allgemeinen zur rechten Seite ihres Stromes neigen und in dieſer Richtung die Küſten der Feſtländer, die Ränder der Oceane treffen.

Indeß ſind die Strömungen, welche vom nördlichen Polarbecken herrühren, nicht beträchtlich im Vergleich mit denjenigen des ſüdlichen Polarmeeres und es läßt ſich nicht ſagen, in wie weit die beobachtete Ablenkung der erſteren gegen Weſten eine normale ſei, da die Verbindungen des arktiſchen Gebietes mit dem Ocean nur auf der atlantiſchen Seite bedeutend genug ſind, während die Verbindung mit dem großen Ocean durch die Beringſtraße keine ſolche iſt, um über die allgemeine Strömungsrichtung nähere Aufſchlüſſe zu geben. Die localen Verhältniſſe dürften hier die allgemeinen nahezu völlig verdrängen.

In jedem Falle iſt eine aus dem Norden kommende Strömung nicht nur im atlantiſchen Ocean, ſondern auch längs der aſiatiſchen Oſtküſte, wenn auch in geringerer Ausdehnung, erkennbar, was auf eine gewiſſe Geſetzmäßigkeit hindeutet.

Der Umſtand, daß die Feſtlande der Erde bis hoch in die nördliche Polar-Region reichen und daß das arktiſche Gebiet von Fortſetzungen derſelben und von Inſelgruppen, ſo weit dies erkannt wurde, überſäet iſt, trägt gewiß auch dazu bei, den Strömungen den localen Charakter aufzudrücken, wenn gleich kein Zweifel vorhanden iſt, daß die polaren Gewäſſer dieſes Gebietes im allgemeinen dem Süden zugewendet ſind, wie dies die große polare Strömung zwiſchen Spitzbergen und Grönland beweiſt.

Um den Südpol hingegen ist Land nur in verhältnißmäßig geringem Umfange vorhanden und noch ist es nicht festgestellt, ob dasselbe überhaupt ein zusammenhängendes ist und ob die bisher entdeckten Landestheile nicht etwa Inseln von mehr oder weniger größerer Ausdehnung sind.

Gewiß ist, daß die den Norden beherrschenden Continente in der südlichen Erdhälfte in Spitzen enden und von einander durch weite Oceane getrennt sind.

Der am nächsten dem Südpol kommende Auslauf der Festländer, bei Cap Horn, erreicht kaum den 56. Grad südlicher Breite, während in der nördlichen Erdhälfte noch über den 70. Grad Breite hinauf große Continentalmassen sich ausdehnen und die Continente näher an einander rücken. Die Polarströmungen aus dem antarktischen Gebiete sind mithin durch Länder und durch deren Einflüße nicht gestört, haben eine weit größere, alle Oceane beeinflußende Ausdehnung und Bedeutung und müssen vor allem berücksichtigt werden, wenn es sich um den Einfluß dieser polaren Wasserläufe auf die Meeresströmungen handelt.

Wir werden also von diesen Polarströmungen der südlichen Erdhälfte ausgehen und dieselben in ihrem weiteren Verlaufe zu verfolgen trachten.

Wenn wir hiebei nur den atlantischen Ocean in's Auge fassen und die allgemeinen Stromverhältnisse desselben näher berücksichtigen, so müssen wir zur Begründung dessen bemerken, daß die Strömungen hier näher erforscht sind und daß, so weit man Beobachtungen besitzt, die Stromverhältnisse desselben auch im indischen und im stillen Ocean die gleichen Erscheinungen aufweisen, wenn auch locale Störungen derselben eintreten müssen, die einzelne Verschiedenheiten darbieten.

Der Polarstrom des antarktischen Gebietes weicht im allgemeinen an der Breiten-Zone 70 bis 60 Grad Süd, von seiner ursprünglichen Richtung ab und richtet sich mehr und mehr gegen Osten, so daß derselbe im atlantischen und indischen Ocean zwischen 50 und 40 Grad südlicher Breite einem nahezu nach Osten gerichteten Strome gleich kommt. Im stillen Ocean rückt diese Erscheinung mehr gegen Norden, im Verhältniß zu dem nach dieser Richtung hin erweiterten Meeresbecken.

Diese Region der regelmäßigen Meeresströmung nach Osten stimmt so ziemlich mit derjenigen der regelmäßigen westlichen

Winde überein, wiewohl dieſe etwas mehr von Nord, die Strömung etwas mehr von Süd beeinflußt wird. Beide ſcheinen ihre geſetzmäßige Richtung gegenſeitig zu verändern und einer Reſultante zwiſchen ihnen zu entſprechen.

Bei Cap Horn am Südende Amerika's theilt ſich der Polarſtrom in zwei Hälften, deren eine in den ſtillen Ocean ſich fortſetzt, während die andere im atlantiſchen Ocean gegen Oſten gebeugt wird. An den Falklands-Inſeln erfährt dieſe letztere eine Spaltung, deren kleinerer Zweig in Folge des Widerſtandes, welchem derſelbe im Norden begegnet, ſich um die genannten Inſeln herumdreht und zwiſchen dieſen und der Südſpitze Amerika's rücklaufend, ſich wieder mit dem Polarſtrome vereiniget.

Der Hauptſtrom, welcher eine mehr öſtliche Richtung angenommen und fortwährend durch die Polarſtrömung genährt wird, überſetzt die Breite des atlantiſchen Oceans bis zum Cap der guten Hoffnung. Die Polarſtrömung, die ſich ebenfalls einfindet und ſpaltet, zieht einestheils oſtwärts über den indiſchen Ocean bis Auſtralien fort, verbindet ſich anderentheils mit der von Oſten kommenden Strömung und läuft an der Weſtküſte Afrika's weiter, wo ſie durch die Küſtenbildung gezwungen, gegen Norden ablenkt.

Dieſer Meeresſtrom verſtärkt ſich durch die Waſſerläufe des afrikaniſchen Feſtlandes, erreicht den Golf von Guinea und wendet ſich hier, der Küſtenbildung folgend, gegen Weſten etwas oberhalb des Aequators. Gegen Amerika fließend, wird deſſen Geſchwindigkeit ſehr beträchtlich und erreicht nicht ſelten mehr denn eine Seemeile in der Stunde.

Bei Cap St. Roque und eigentlich ſchon bei der Inſelgruppe St. Fernando de Noronha ſpaltet ſich wieder der Strom. Ein Theil desſelben zieht weiter weſtwärts an der nördlichen Küſte Braſiliens, verſtärkt ſich durch den Amazonenſtrom und läuft, nach Norden ſich wendend, dem Golf von Mexiko zu.

Der andere Theil wird von der Oſtküſte Süd-Amerika's nach Süden geleitet, erfährt bald einen Widerſtand von Seite der polaren Strömung, wendet ſich in Folge deſſen gegen Oſten und erreicht in Vereinigung mit dieſer die Südſpitze Afrika's wieder, wodurch ein Kreislauf geſchloſſen wird, der eine nahezu circuläre Strömung im ſ[illegible]en Ocean hervorruft.

Diese Strömung fließt der Richtung des Zeigers einer Uhr entgegen, ist also den circulären Strömungen der Luft in der südlichen Erdhälfte entgegengesetzt.

Derjenige Theil der äquatorealen Strömung, welcher nach dem Golf von Mexiko läuft, tritt in Folge der Küstenbildung, verstärkt durch den Einfluß des Mississippi, zwischen Florida und Cuba als Golfstrom in den atlantischen Ocean und fließt nun mit bedeutender Geschwindigkeit längs der heraustretenden Küste Nordamerika's bis Neufundland. Hier wird dem Golfstrom von Seite der Nordpolaren-Strömung bedeutender Widerstand geleistet, welcher sich schon früher fühlbar machte und fächerartige Spaltungen desselben hervorbrachte.

Unter der Einwirkung des Polarstromes wird nun der größte Theil des Golfstromes gegen Osten gedrängt, trifft die Küsten Europa's und ist hier gezwungen, zum großen Theile einen südlichen Lauf zu nehmen. An den Küsten Afrika's angelangt, wird diese Strömung nach Westen gebeugt und vereinigt sich bei den westindischen Inseln mit dem Aequatoreal-Strome der Südhälfte oder biegt sich an diesen Inseln nach Norden und vereinigt sich mit der Golfströmung.

Dadurch wird also auch in der nördlichen Erdhälfte ein Circularstrom gebildet, welcher sich in verkehrter Richtung der Winddrehungen bewegt.

Im Norden dieser Circular-Strömung zweigen sich übrigens beträchtliche Theile von ihr ab, deren wichtigster gegen England und Norwegen fließt. Hier theilt sich derselbe wieder; ein Zweig zieht gegen Spitzbergen und läuft längs der Westküste dieser Inselgruppe, um sich nach erfolgter Beugung, mit der Polarströmung wieder zu vereinigen. Der andere Zweig ist an der Küste Novaja Zemlya's noch bemerkbar, verbindet sich an der Ostseite dieser Insel mit der Strömung aus dem karischen Meere und läuft nun, vielleicht auch durch etwaige Küstenbildungen beeinflußt, nach Norden, erfährt aber hier gerade an der tiefsten Stelle dieses sonst seichten Meeres eine Beugung nach Westen, sei es in Folge einer von Osten oder Nordosten kommenden Polarströmung, sei es in Folge von Landbildungen, deren westliche Fortsetzung das neue entdeckte Franz Josefs-Land sein würde.

Wo die Strömungen in sich geschlossene Räume umfließen, nimmt die Geschwindigkeit derselben gegen den Mittelpunkt

der Drehung ab und es bildet sich darin eine centrale Oberfläche, wo keine oder nur regelmäßige locale Strömungen vorwalten.

Stehen zwei solche Circular-Strömungen an einander, wie dieß in der Nähe des Aequators der Fall ist, so trennt dieselben eine Zone, in welcher eine geringe entgegengesetzte, also in diesem Falle östliche Strömung vorherrscht, was in der That beobachtet wird. Daß übrigens am Rande jeder Strömung, sei sie in der Luft oder im Wasser erzeugt, die sich abtrennenden Theile in Rückströmungen und wo diese auf Widerstände stoßen, in kreisförmige Bewegungen übergehen müssen, ist leicht erklärlich.

Jeder Fluß kann uns von dieser Thatsache überzeugen, wenn wir den Wasserlauf an denjenigen Theilen des Ufers beobachten, welche in Buchten oder Biegungen keine Betheiligung an der allgemeinen Bewegung zulassen.

Die Strömungen der Binnenmeere verhalten sich insoferne wie die allgemeinen großen Strömungen der Oceane, als sie dem erwärmteren Theil der Länder, wo also auch eine größere Verdampfung stattfindet, zufließen und von der Richtung der Küstenränder abhängig sind.

So läuft die in das Mittelmeer eindringende Strömung an der Nordküste Afrika's entlang gegen Osten, dreht sich dann der Küste gemäß nach Norden und Westen, nährt alle secundären Binnenmeere und vollendet einen in sich geschlossenen Lauf, indem dieselbe sich mit der nach Osten ziehenden Strömung verbindet.

Der Zweig dieser Strömung, welcher in das adriatische Meer fließt, wurde bereits von uns besprochen. Selbst in geschlossenen Meeren, wie das kaspische, sollen die Strömungen verkehrt dem Laufe des Zeigers einer Uhr fließen und es ist kein Zweifel, daß selbst in kleineren Seen dieselbe Erscheinung zu Tage treten muß, wenn die Störungen von Seite einströmender Flüsse nicht mächtiger einwirken.

Demgemäß läßt sich annehmen, 1. daß die Strömungen des Meeres im allgemeinen sich jenen Orten seiner Oberfläche zuwenden, welche einer größeren Wärme ausgesetzt sind, wo also eine größere Verdampfung und in Folge dessen auch eine größere Depression des Wasserspiegels stattfindet; 2. daß die Küstenrichtungen einerseits leitend auf die ursprüngliche Richtung einwirken, anderseits selbst von den Strömungen in ihrer Gestalt verändert, überhaupt beeinflußt werden.

Die Rotation der Erde ist unter solchen Verhältnissen von untergeordnetem Einflusse und dieser letztere von den Erscheinungen, wie sie thatsächlich bestehen, nicht zu sondern. Die Rotation wird aber immerhin durch die erzeugte Fliehkraft dazu beitragen, die gegen die Pole gerichteten Strömungen zu hemmen, die anderen hingegen gegen den Aequator zu drängen.

Neben diesen allgemeinen Strömungen bestehen auch solche, welche localen Verhältnissen gemäß, gleich den Monsunwinden, ihre Richtung periodisch umkehren und selbst die constanten Strömungen werden je nach den Jahreszeiten periodischen, wenn auch geringen Aenderungen unterworfen sein, übrigens nicht nur in dieser Beziehung, sondern in Folge der fortschreitenden Veränderungen der Küsten-Ränder im Laufe der Zeit andere Richtungen annehmen.

Die hier behandelten Strömungen gehören den Oberflächen der Meere an. In größeren Tiefen ist die Beobachtung vielfach erschwert, indeß beobachtet man auch hier Strömungen, welche oft den Oberflächenströmungen entgegengesetzt sind.

Weil aber die Strömungen zum größten Theile von den Temperaturverhältnissen abhängig sind und der Wechsel dieser letzteren, soferne dieselben von der Sonnenerwärmung abhängen, in der Tiefe nicht mehr fühlbar ist, so können die Strömungen der Tiefe nicht so stark sein, wie jene der Oberfläche und müssen jedenfalls durch eine neutrale Höhenzone von denselben getrennt sein. In der Tiefe ist das Meer in seiner ganzen Masse kalt, und der südatlantische Ocean, welcher durch die Temperatur der Festländer weniger beeinflußt wird, kälter als der nördliche. Die Beobachtung zeigt ferner, daß in der Aequatorealzone die Schichte erwärmten Wassers ungleich dünner ist als an anderen Orten.

Gleichwohl sind in Tiefen des Meeres von mehr als 1200 Meter Zonen und Oertlichkeiten beobachtet worden, welche, wenngleich unter denselben Breiten und unter dem Einflusse gleicher Erwärmung der Oberfläche stehend, verschiedene Temperaturen aufweisen. Die kälteren Zonen haben sandigen Grund und die wenigen vorkommenden Formen animalischen Lebens gehören den polaren Gebieten an, während in den wärmeren im Allgemeinen ein reicheres animalisches Leben und ein grauer, zäher Kalkschlamm am Grunde vorherrscht.

Es zeigt sich mithin auch in solchen Tiefen der Einfluß polarer Strömungen, welche mit den wärmeren Wassertheilen einen

Ausgleich eingehen. Selbst in äquatorealen Gebieten ist aber die Temperatur großer Meerestiefen eine sehr geringe und die Fauna derselben hat mit jener der arktischen und antarktischen in dieser Beziehung ähnlichen Gebiete viele Formen gemein.

Nach alledem können also Strömungen in großen Tiefen nicht bedeutend sein und werden die mechanischen Einflüsse der Rotation und der verschiedenen Schwere entschiedener auftreten, worüber wir indeß in der gegenwärtigen Zeit noch keine maßgebenden Beobachtungen besitzen.

Wenn wir nun auf die Wirkungen zurückkommen, welche die großen Oberflächenströmungen der Meere auf die Continente und auf die Gestaltung ihrer Ränder ausüben, so müssen wir vor Allem wiederholen, daß die durch locale Verhältnisse wenig gestörte und mächtigere Strömung aus den Polargebieten der südlichen Erdhälfte gegen die Weströnder der hier auftretenden Länder gerichtet ist.

Betrachten wir die Form dieser Länder, so sehen wir, daß sie im Allgemeinen nach Süden zu keilförmig auslaufen und daß die concave Gestalt derselben dem Meere dort entgegensteht, wo die Strömungen die Küste mehr oder minder senkrecht treffen. Die Gestalt der Westküsten in der südlichen Erdhälfte, obschon sie sehr verschiedenen Formationen angehören, ist überall dieselbe und nur die Größe ihrer Einbuchtung ist von der Verschiedenheit dieser Formationen abhängig.

Wir finden sie in Amerika bis zu den Abfällen der Anden oder ihrer Vorberge eingreifend, wir gewahren sie mächtiger in Afrika, wo der große Golf von Guinea entstanden ist, und wenn wir Australien mit den dazu gehörigen Inselgebieten, namentlich von Neuseeland und Tasmanien als ein Ganzes betrachten, so sehen wir deutlich, daß hier die frühere keilförmige Spitze weggewaschen und daß eine zweite in Bildung begriffen ist.

Diese buchtartigen Auswaschungen wiederholen sich in der Richtung der äquatorealen oceanischen Strömungen, welche die ihnen entgegenstehenden Länder zu durchbrechen trachten und zwischen Asien und Australien auch bereits durchbrochen haben.

Wenn dies auch bei Afrika nicht der Fall ist, so muß bedacht werden, daß durch das Herabrücken großer Landmassen gegen Süden die nördliche Circularströmung im indischen Ocean nicht

bestehen kann und daß durch die südliche nur der Golf von Zanzibar erzeugt werden konnte.

Welche Auswaschungen der Golfstrom an der Küste Europas hervorbrachte, zeigen die vielen Golfe und Einschnitte und das vom Continente abgetrennte Großbritannien.

In den Binnenmeeren kehren dieselben Erscheinungen wieder.

Im mittelländischen Meere ist dort, wo die nach Osten gerichtete Strömung das Land trifft, ein großer Golf entstanden, welcher Syrien von Anatolien trennt.

Italiens Westküste, wenn wir Sicilien dazu nehmen, bildet einen ähnlichen Golf gegen Neapel zu, einen anderen bei Genua.

Im adriatischen Meere trifft der Strom zuerst die albanische Küste, wäscht sie zu einem Golfe aus und hält in weiterem Verlaufe die dalmatische Küste frei von flacher Küstenbildung.

Wo immer Wasserläufe bestehen, wie groß und mächtig, wie klein und dürftig sie sein mögen, überall treten uns naturgemäß dieselben Erscheinungen entgegen.

In der That können wir keine Kraft ohne Wirkung denken. Jede Strömung ist aber eine solche Kraft und wird demnach den ihr entgegengesetzten Widerstand zu beseitigen trachten.

Die Arbeit, welche sie verrichtet, summirt sich im Laufe der Zeiten und liefert um so bedeutendere Resultate, je länger dieselbe andauert, je mächtiger die Geschwindigkeit und die Masse des Wassers und je geringer der Widerstand ist, welcher sich dieser Kraft entgegenstellt.

Wo die Geschwindigkeit der Strömung bedeutend genug ist, wird sie das angewaschene Material mit sich führen, sobald aber die Wirkungen der Schwere die Oberhand gewinnen, dieses Material zu Boden fallen lassen und zur Erhöhung des Grundes, zur Versandung des Ufers oder der Küste, zu Untiefen überhaupt beitragen.

Treffen sich entgegengesetzte oder überhaupt ihrer Richtung nach verschiedene Strömungen, so ist dieses Resultat noch augenfälliger und kann an jeder Mündung eines Wasserlaufes an jeder Kreuzung und Abzweigung der Meeresströmungen beobachtet werden.

Alle diese Erscheinungen erreichen indeß immer ein Maximum und von da an stellen sich entgegengesetzte oder überhaupt andere Wirkungen ein, welche durch die geschaffenen Neubildungen bedingt werden.

Einstmals hat zum Beispiel Europa zu einer Zeit nicht bestanden, in welcher bereits Skandinavien als große Insel aus dem Meere hoch emporragte.

Durch die innere Thätigkeit der Erde mag in der Richtung des allgemeinen europäischen Gebirgszuges, der in nahezu diagonaler Richtung unseren Continent durchzieht, eine Erhöhung des Bodens stattgefunden haben und werden Hochebenen entstanden sein, von welchen die heutigen Gebirge nur mehr die übrig gebliebenen Kerne darstellen.

Ein großer Theil des europäischen Landes nördlich dieses Hauptgebirgszuges blieb indeß noch Meer und dieses letztere stand nicht nur in breiter offener Verbindung mit dem atlantischen Ocean im Westen, sondern auch mit dem Polarmeere im Osten von Skandinavien.

Daß letzteres Land schon zu jener Zeit bestand, beweisen uns die sogenannten erratischen Felsenblöcke, welche auf unserem nunmehrigen Festlande gefunden werden, aber mit dessen Gebirgsformationen nicht übereinstimmen, sondern mit jenen Gesteinsbildungen identisch sind, welche Norwegen angehören. Dieselben können mit Eisbergen vom Norden nach Süden gelangt und da gestrandet, überhaupt dort zu Boden gefallen sein, wo das Eis durch örtliche Wärme aufgelöst wurde.

In dieses nordeuropäische Meer, aus welchem manche Insel sich erhoben haben dürfte, floß auf einer Seite der Golfstrom ein, welcher an das südliche Ufer desselben naturgemäß gedrängt wurde. Diese Strömung folgte der Küste nach Nordosten und Norden umbiegend, traf hier die Polarströmung und vereinigte sich mit derselben zu einer westlichen Richtung längs der Südküste Skandinaviens. Von dieser heraustretend wurde die nun westliche Strömung von den polaren und aus Westen kommenden Strömungen zum Theile nach Süden getrieben und vollendete einen Kreislauf, indem sie sich mit dem ursprünglichen Golfstrom vereinigte.

Sowohl die Golfströmung, wie die polaren Strömungen führten organische und anorganische Bestandtheile anderer Zonen mit sich, welche dort zu Boden fielen, wo eine Schwächung der Strömung oder überhaupt ein ausreichender Widerstand geleistet wurde. Die am Lande zu Thal fließenden Gewässer, welche von den großen, mit Gletschern bedeckten Hochländern stammten, ver-

einigten sich in ihren Wirkungen mit den Meeresströmungen und bedingten sehr wesentliche Neubildungen.

Das Aufeinandertreffen von warmen und kalten Strömungen übte einen großen Einfluß auf die Temperaturen der Luft aus und mußte zu gewaltigen Nebeln, zu verheerenden Stürmen und Orkanen Veranlassung geben und dadurch große Katastrophen herbeiführen, welche zerstörend auf das Leben der bestehenden Pflanzen und Thiere zurückwirkten.

Häufige und gewaltige Niederschläge rissen organische und anorganische Gebilde zu Thal und zum Meere, veranlaßten Bergstürze und Bodenbewegungen, wodurch die Wasserläufe verändert und größere oder kleinere Wasseransammlungen gebildet wurden, waren aber überhaupt Ursache von sehr bedeutenden Umgestaltungen der Oberfläche.

Daraus kann gefolgert werden, daß insbesondere in der Richtung der damaligen Wasserläufe sich mehrfache Gebilde sehr verschiedener Theile der Erde ansammeln mußten und ist es aus diesem Grunde zu bezweifeln, daß dort, wo die Ueberreste solcher Gebilde heutzutage aufgefunden werden, diese letzteren auch in frühester Zeit gelagert gewesen oder gewachsen seien.

In ähnlicher Weise werden viele derjenigen Ueberreste der tropischen Welt oder anderer Klimate, welche gegenwärtig in Europa aufgefunden werden, mit dem Golfstrome herbeigeführt worden sein, so daß wir dieselben nicht unseren, sondern fremden Zonen angehörend betrachten müssen.

Damit soll indeß nicht gesagt sein, daß in jenen Zeiten nicht andere Vegetationsverhältnisse und eine andere Thierwelt wie heutzutage bestanden habe. Denn es unterliegt keinem Zweifel, daß diese immer den zur Zeit bestehenden Zuständen und den vorhandenen Lebens- und Entwicklungsbedingungen angepaßt sind und ebensowenig ist es zu leugnen, daß alle diejenigen Küstenstriche des damaligen Europas, welche von der Golfströmung getroffen waren, eine höhere Temperatur, ein milderes und ein feuchteres Klima genossen, als die diesen Oertlichkeiten gegenwärtig entsprechenden Theile unseres Festlandes.

Wir wissen, wie heutzutage das Klima Englands und West-Europas überhaupt von der Golfströmung gemildert wird, so daß in England Pflanzen noch im Freien überwintern, welche selbst in südlicheren Theilen Europas die strenge Jahreszeit nicht über-

dauern können. Ein Blick auf eine Isothermenkarte gibt uns übrigens von der Verschiedenheit der Klimate auf gleichen Parallelkreisen deutlichen Beweis und berechtigt zu der Annahme, daß mindestens der südlichere Theil jenes nordeuropäischen Meeres unter weit günstigeren klimatischen Verhältnissen stand, als das heutzutage an dessen Stelle getretene Land, wenn auch die Gegensätze größer waren. Als nun gar in Folge des massenhaft angeschwemmten Materials das Meer an Tiefe verlor, die östliche Verbindung mit dem Polarmeere aufgehoben wurde und endlich nur von Meeresarmen und Canälen durchzogene Sümpfe an Stelle des Meeres traten, da mußte die Temperatur der Oberfläche derselben um ein bedeutendes erhöht werden.

Die Ausfüllung dieses Meeres dürfte ziemlich rasch vor sich gegangen sein, denn unter den gewaltigen Erscheinungen, welche sich hier an einander reihten und die mit unseren heutigen Orkanen und Ueberschwemmungen in Europa auch nicht entfernt zu vergleichen sind, werden gewaltige Massen Material zu Thal geführt worden sein. In dieser Weise lagerten sich Schichten auf Schichten Landes, begünstigt durch Lawinen, Gletscherbrüche, Moränen, Bergstürze und Erdrutschungen, bis endlich festes Land an die Stelle des Meeres trat, welches nun dem directen Einflusse der Golfströmung so sehr ausgesetzt war, daß diese eine zerstörende statt einer aufbauenden Wirkung ausübte, Inseln abtrennte und Golfe bildete, die tief in das feste Land eingreifen.

Wir müssen es uns hier versagen, eingehender einen Gegenstand zu besprechen, der, so anziehend er auch ist, immerhin größeren Raum zu seiner Entwicklung bedarf, ebenso verzichten wir auf die Aufstellung ähnlicher Hypothesen, so begründet sie auch sein mögen, welche sich auf andere Continente und Landbildungen beziehen.

Welche Massen von Material die Meeresströmungen von einem zum anderen Orte der Erdoberfläche versetzen, beweisen uns unter Anderem auch die großen Ansammlungen theils bereits versteinerter, theils noch brennbarer Baumstämme im arktischen Gebiete, welche anderen Zonen und Oertlichkeiten angehören und theils durch die Eisanschoppung, theils durch innere Hebung, zuweilen hoch über dem gegenwärtigen Meeresspiegel auf dem Lande gelagert sind.

Diesen Strömungen ist auch die Erscheinung zuzuschreiben, daß der Meeresboden im Allgemeinen wellenförmig so geebnet ist,

daß fast nirgends schroffe Einsenkungen oder Erhebungen des Grundes vorkommen und daß derselbe in keinem Falle der festen Oberfläche der Erde vergleichbar ist. Während diese dem zerstörenden Einflusse der Niederschläge und der Temperatur und mannigfacher Zersetzungen ausgesetzt ist, senken sich auf den Meeresgrund Sand und Schlamm und erfahren hier kaum eine Veränderung. Dort, wo die letztere vorkommt, ist sie ausgleichender Natur, so daß der Meeresgrund den Zustand verhältnißmäßiger Ruhe im Gegensatze zu der bewegten Oberfläche der Erde darbietet.

Im Allgemeinen dürfte aber, wo in sich geschlossene circulare Strömungen vorwalten, was fast überall der Fall ist, der Meeresboden gegen den Mittelpunkt dieser Circularströmungen sich vertiefen und eine kraterähnliche Gestalt annehmen. Denn die Ablagerungen der von den Strömungen getragenen materiellen Theile fallen mit der Abnahme der Stromgeschwindigkeit zu Boden, also zunächst an den Rändern der circulären Wasserbewegung. Die gegen den Mittelpunkt desselben gedrängten Wassertheile werden demnach weniger Material mit sich führen, daher auch weniger absetzen.

Die Binnenmeere liefern uns hiezu genügende Beweise und selbst ein Versuch im Kleinen führt zu demselben Resultate.

Betrachtet man das Meeresgebiet, in welchem die Polarströmungen der südlichen Erdhälfte den Widerstand des rückkehrenden Aequatorealstromes erfahren, so findet man, daß in einer Zone zwischen dem 40. und 50. Grad südlicher Breite sich Gräser ansammeln und daß sie Oberflächen bedecken, die von der Südspitze Amerikas quer über den atlantischen und indischen Ocean nahezu bis nach Australien reichen. Weil diese Seegräser im stillen Ocean nicht vorkommen oder nicht besonders auffällig sind, darf man mit Grund darauf schließen, daß dieselben von den Festländern herrühren.

In dieses weite Gebiet relativer Strömungslosigkeit werden aber nicht nur jene Gräser und andere organische Gebilde getragen, sondern auch anorganische Theile, welche hier zu Boden fallen müssen.

Während die südlichen Circularströmungen der Oceane in ihrer Mitte keine bedeutenderen Ansammlungen von organischen Gebilden aufweisen, sind die nördlichen durch dieselben so sehr gekennzeichnet, daß man den von ihnen beherrschten Meeresober-

flächen nach den Gräſern den Namen von Sargaſſo-See beigelegt hat.

Sie kommen ſowohl im ſtillen wie im atlantiſchen Ocean vor, in jenem nördlich, in dieſem ſüdlich des 30. Breitengrades und bedecken ein mehr oder minder ausgedehntes Gebiet von beiläufig 5 oder 10 Breitengraden und ungefähr 40 Längengraden.

Namentlich im atlantiſchen Ocean treten ſie zuweilen in einer Dichtigkeit auf, welche dem Meere das Anſehen einer Wieſe verleiht. Sie ſollen da von äquatorealen Theilen der afrikaniſchen Küſte ſtammen, in jedem Falle entwickeln ſie ſich im ſtrömungsloſen Theile dieſes Meeres. Grasbüſchel von einigen Zollen Durchmeſſer ſchwimmen hier auf der Oberfläche. Jedes derſelben iſt für ſich eine kleine Welt. Betrachtet man ſie mittelſt einer Loupe, ſo entdeckt man ein wunderbares, reizendes Lebensbild kleiner Organismen, die ſich zwiſchen den einzelnen Grashalmen wie in einem Walde herumtummeln und in irgend einer Weiſe ihre Exiſtenz bethätigen. Zierliche azurblaue Schnecken, rothe ſchlangenartige Würmchen, Krabben und krebsartige winzige Geſchöpfe, kleine Salpen und Quallen und mannigfaches, faſt mikroſkopiſches Gethier, zuckt und bewegt ſich angſtvoll um das entſchwindende Waſſer, inmitten ſeines früheren Edens.

Solcher Büſchel, die bald größer, bald kleiner, bald getrennt, bald vereinigt, in langen unüberſehbaren Linien an einander gereiht ſind, gibt es Millionen, welche hier, mit den auf ihnen lebenden Organismen, das Ende ihrer Laufbahn erreichen.

Außer dieſen hieher verſetzten Theilen der Materie trifft man auf dem Meere im Allgemeinen, man möchte ſagen, unmeßbare Bänke von Organismen, welche, von den Strömungen getragen, das Meer an der Oberfläche bedecken und viele Meter unter derſelben reichen, ſo daß die Farbe des Waſſers völlig verändert wird und man, zuweilen irregeführt, eine Sandbank vermuthet.

Des Nachts leuchten ſolche Organismen, insbeſondere wenn ſie von den Wogen bewegt werden oder wenn der Kiel des Schiffes ihren Bereich durchſchneidet und eine Bewegung des Waſſers verurſacht. Das Licht iſt oft ſo intenſiv, daß es in nächſter Nähe zu ſichtbaren Schatten Anlaß gibt und ein Schauſpiel ſeltener Schönheit und Großartigkeit darbietet.

Das Thierleben in der Golfſtrömung iſt bekanntlich ein ſehr reiches, insbeſondere an ihren Rändern, wo relative Ruhe in der

Bewegung der Wässer eintritt, ebenso an Orten, wo Abzweigungen und Strömungsdrehungen stattfinden. Die Bänke von Neufundland sind in dieser Beziehung berühmt geworden und liefern für das eben bemerkte einen evidenten Beleg.

Während die aus den Tropen kommenden Strömungen sehr viele organische Gebilde herbeiführen, bringen die Polarströmungen zum größeren Theile anorganisches Material mit sich, das auch mit Eis und insbesondere mit Eisbergen, den Bruchtheilen von Landgletschern, gegen die gemäßigten Zonen gebracht wird. So wandern oft mächtige Felsenstücke aus dem hohen Norden bis zu jenen Breiten, in welchen das Eis schmilzt und das Material, das es mit sich getragen, zu Boden fallen läßt.

Zu den hier erörterten Ursachen der Versetzungen von Landmassen kommen noch andere hinzu, welche entweder Strömungen veranlassen oder dieselben modificiren.

Die Ebbe und Fluth hängt bekanntlich von den wechselnden Anziehungen von Sonne und Mond ab. Diese Anziehungen bewirken, da sie der Erdanziehung entgegenwirken, eine Verminderung der letzteren. Wo aber die Anziehung auf eine rotirende Oberfläche vermindert wird, da muß die Fliehkraft größere Geltung erlangen und auf die beweglichen Theile der Oberfläche einen hebenden, gegen den Aequator gerichteten Einfluß ausüben.

Es werden daher in Folge der mit Stellung von Mond und Sonne fortschreitenden Fluthwellen auch Molecularbewegungen und Veränderungen der Lage in den beweglichen Theilen der Erde vorkommen, welche von deren Rotation abhängig sind und jedenfalls im Laufe der Zeiten zu einer merkbaren Versetzung der Materie beitragen müssen.

Außer diesen Veränderungen treten noch andere mechanische zu Tage, sobald die Fluthwelle die Küsten erreicht, wo sie in ihrer Fortpflanzung einen Einfluß auf ihre Unterlage ausübt.

So pflanzt sich in Folge der Trägheit der Materie die Bewegung der größeren Fluthwellen bis ans Ufer fort, reißt Sand, Schlamm, Gräser, Muscheln u. s. w, mit sich fort und füllt damit die Vertiefungen des Bodens aus, welche durch das zurücktretende Wasser nicht mehr ausgehöhlt werden können.

Stürme und Winde überhaupt, welche gegen die Küste wehen, veranlassen immer die Erhöhung der Dünen, aber auch Vertiefungen und Unebenheiten, welche von den nächsten Fluthwellen wieder ausgeglichen werden.

Unter beſonderen localen Verhältniſſen, wo die Fluthwelle in engen Canälen und Buchten vordringt oder wenn dieſelbe der beſtehenden Strömung entgegenwirkt, erreicht das Fluthwaſſer eine ſehr große Höhe, welche nach ungefähr ſechs Stunden wieder verſchwindet, ſo daß weite Strecken Landes nach je ungefähr zwölf Stunden überfluthet werden. An der Nordküſte Frankreichs erreichen die Fluthwellen 12 bis 23 Meter Höhe, während an anderen Orten dieſelben bis zu 20 Meter Höhe und darüber anſteigen.

Sind aber die Fluthwellen durch Wind verſtärkt, ſo erreichen ſie noch viel gewaltigere Höhen und vermögen oft ganze, ſonſt geſchützte Landestheile zu überſchwemmen und zu zerſtören, wie dies in Holland oft genug vorkommt.

Wo die Fluthwelle die durch Deltabildungen nicht geſchützte Mündung eines normal auf dieſelbe fließenden Landſtromes trifft, bildet ſich unter Umſtänden eine den Fluß aufwärts rollende Waſſermaſſe, welche Alles mit ſich reißt, was ſich auf ihrem Wege befindet.

Die Geſchwindigkeit, welche ſolche Rollwellen erreichen, iſt eine mitunter ſehr große, denn ſie ſetzt ſich aus der Bewegung des in entgegengeſetzter Richtung fließenden Stromwaſſers mit der Fluthwelle ſelbſt zuſammen, verleiht dieſer eine rotatoriſche und mithin auch fortſchreitende Bewegung, ähnlich derjenigen einer Billardkugel, welche einen tief unter ihrem Mittelpunkte gerichteten Stoß erhält, oder einem Radfahrzeuge, welches mittelſt einer Kette ohne Ende mit einem Wagen am Ufer ſo verbunden iſt, daß die Räder des erſteren, vom Strome in drehende Bewegung verſetzt, Schiff und Wagen ſtromaufwärts zu treiben vermögen.

Mit dieſen Betrachtungen der Meeresbewegungen wollen wir einen Gegenſtand abſchließen, der es gewiß verdiente, eingehender als es geſchehen behandelt zu werden, wozu uns aber Kraft und Raum mangeln.

V.

Die Veränderungen, welche die Oberfläche und überhaupt die ganze Erde dadurch erleidet, daß eine fortwährende Entwicklung der Materie zu anderer Form im Einzelnen, das heißt, eine immer fortſchreitende Aggregation ihrer kleinſten Theile zu anderen Gebilden vor ſich geht, ſind, wenn auch nicht nach allen Rich-

tungen erforscht, doch eine unwiderlegbare Thatsache, deren hohe Bedeutung nicht zu verkennen ist.

Diese Veränderungen und die Ursachen, aus denen sie hervorgehen, sind denn auch Gegenstand gelehrter und eingehender Forschung geworden und bieten dem menschlichen Geiste die Grundlage zur Erkenntniß des Weltganzen, zum Fortschritte im Wissen und Können.

Es ist hier nicht der Ort, uns mit diesen Veränderungen näher zu befassen, wir wollen in gedrängter Kürze nur auf diejenigen einen Rückblick werfen, welche allein durch das organische Leben, durch seine Ausbreitung und Wanderung auf der Oberfläche der Erde veranlaßt werden.

Ob aus der anorganischen Materie organisches Leben hervorgehen könne, wissen wir vorläufig nicht. Die Bedingungen der Entstehung des letzteren aus dem Anorganischen sind vielleicht nicht mehr vorhanden und ist die Scheidung der organischen Lebenskeime aus der allgemeinen Materie, zu welcher sie unbedingt gehören, längst vor sich gegangen.

Ist das der Fall, so haben sich diese Keime des organischen Lebens relativ selbstständig von der übrigen anorganischen Materie weiter entwickelt, so daß sie in ihrer Fortpflanzung, wiewohl den allgemeinen Gesetzen dienstbar, doch eine gewisse Unabhängigkeit in ihrem weiteren Entwicklungsgange erlangt haben.

Gewiß ist indeß, daß Alles, was gegenwärtig auf der Erde besteht, der allgemeinen Materie angehört und aus derselben sich herausgebildet hat, daß mithin auch die Keime und die daraus hervorgegangenen niederen und höheren Organismen mit ihren Eigenschaften und Fähigkeiten, dieser allgemeinen Materie ihren Ursprung und ihre Fortentwicklung verdanken, also aus ihr selbst abgeleitet werden müssen.

Wenn wir nun auch als feststehend annehmen wollen, daß auf dieser Erde gegenwärtig keine zeugungsfähigen Elemente aus anorganischen Stoffen ausgeschieden werden oder daß solche uns aus dem Raume und von anderen Weltkörpern, mit welchen wir im Verkehre stehen, nicht zukommen können — wenn wir uns also auf den Standpunkt derjenigen stellen, welche dem anorganischen Leben der Materie keine Fähigkeit mehr zuerkennen, Organisches hervorzubringen — so bleibt uns immer die evidente Thatsache der Umformung im verkehrten Sinne, nämlich des Or-

ganiſchen zum Anorganiſchen, welche ſtetig und in ſolcher Maſſenhaftigkeit vor ſich geht, daß ein großer Theil unſerer Erdoberfläche aus den Ausſcheidungen und Ueberreſten organiſchen Lebens beſteht, welche nunmehr ihrer organiſchen Lebensthätigkeit beraubt, ſogenannte materielle Theile des Erdkörpers bilden.

Die Myriaden von Geſchöpfen und Pflanzen, welche im Laufe von tauſenden und aber tauſenden von Jahren auf dieſer Erde ein relativ kurzes Leben genoſſen, müßten für ſich und mit ihren Ausſcheidungen, wenn ſie nicht als Theile der Materie ſelbſt aus ihr hervorgegangen wären und zu ihr zurückkehrten, eine Maſſe darſtellen, welche an Größe vielleicht jener der Erde gleichkäme, in jedem Falle im Verhältniß zu dieſer letzteren ſehr bedeutend ſein müßte.

Ganze Gebirgsketten unſerer Erdoberfläche beſtehen aus den Ueberreſten der Ausſcheidungen von kleinen Schalthieren. Manche derſelben haben bereis, obwohl desſelben Urſprunges, eine Umwandlung erlitten und anderes Ausſehen und Gefüge angenommen.

Wie viele Geſteinsgattungen und Erdſchichten aus der Thätigkeit organiſchen Lebens, theilweiſe oder ganz entſtanden ſein mögen, ihren Urſprung jedoch nicht mehr erkennen laſſen, iſt nicht feſtzuſtellen. Höchſt wahrſcheinlich iſt nur, daß ein ſehr großer Theil, der nicht aus dem Innern der Erde emporgehobenen feſten oder feſtgewordenen Maſſen dieſem organiſchen Leben angehörte, ſich veränderte und endlich der organiſchen Lebensthätigkeit dienſtbar wurde.

Ueberdies darf wohl angenommen werden, daß ſelbſt das Innere der Erde auch von ſolchen Beſtandtheilen der Oberfläche genährt wird, welche in Folge von Einſenkungen dahin gelangen und unter dem Einfluße der Wärme Verbindungen und Veränderungen eingehen, welche ſie vollkommen umgeſtalten.

Die Flächen, welche von unveränderten Korallenbildungen, namentlich im ſtillen Ocean bedeckt und unſerer Beobachtung zugänglich ſind, geben für ſich einen Begriff von der Thätigkeit der Korallenthiere. Dieſe letzteren können zwar nur in einer beſtimmten, mäßig großen Höhenzone leben, aber die Hebungen und Senkungen des Meeresgrundes tragen dazu bei, die durch dieſe kleinen Thiere geſchaffenen Felſen derart zu vergrößern. daß dadurch mächtige Rücken und Wände entſtehen, welche aus ſehr beträchtlichen Tiefen bis über die Oberfläche des Meeres emporragen.

In der That sterben bei eintretender Senkung des Meeresbodens die Korallenthiere der Tiefe ab, und die noch lebenden bauen von dieser Unterlage aus, in der ihnen entsprechenden Höhenzone den Felsen weiter auf bis zur Wasseroberfläche.

Wird hingegen der Boden, auf dem sie stehen, gehoben und treten die Korallenfelsen aus dem Wasser, so sterben die bloßgelegten Thiere ebenfalls, die Brandung des Meeres zerschellt die emporragenden Felsentheile, Winde, Meeresströmungen und Niederschläge häufen daselbst organische und anorganische Materie an und aus dem ehemaligen Felsen wird fruchtbares Land, bedeckt von einer üppigen Vegetation, welche in den ehemaligen Gehäusen der Korallenthiere wurzelt.

Ganze Inseln und Küstensäume sind in dieser Weise von Korallenfelsen umschlossen worden, wodurch Lagunen und Häfen entstanden, welche vom Meere durch Korallenbildungen getrennt sind und ihrerseits einer Ausfüllung entgegengehen. Aus weiter Ferne gesehen, scheint es dann, als ob das feste Land von Bäumen umgeben wäre, welche aus dem Meere sich erheben.

Andere Korallenthiere erfüllen ganze Golfe und erhöhen die Oberfläche des Meeresbodens, welche sie fast vollständig bedecken.

Blickt man, mit einem flachgehenden Boote in seichteren Mulden dahinfahrend, in die Tiefe und schützt man die Augen vor dem directen, blendenden Lichte, so glaubt man sich in ein Feenreich versetzt, wie man es in seiner Phantasie oder im Traume der Kindheit kaum so glänzend und farbenreich zu ersinnen vermöchte.

Korallen aller Farben und Formen bilden den Untergrund, üppige, großblätterige und faserige Seepflanzen stellen Garten und Wald her, langsam bewegt von den leichten Strömungen des Meeres. — Blumen sprießen aus dem durchlöcherten Gesteine, oder anhaftend an demselben, in allen Farben prangend und lange Fäden nach allen Richtungen ausbreitend. Aber diese Blumen gehören der Thierwelt an, die Staubfäden sind Fühlhörner oder Arme zum Angreifen der Nahrung und kaum naht sich ein munterer Krebs oder eine farbige Schnecke, oder sonst eines der sich im Grün herumtummelnden Thiere, so ziehen sich alle Fäden ängstlich zurück und im selben Augenblicke ist nur eine fleischige Masse an Stelle der Blume getreten oder sie ist ganz verschwunden in ihrem Bohrloche.

Zwiſchen all den grünen, blumigen Irrgängen, zwiſchen den farbigen Korallen, ſchwimmen Fiſche mit einem Schmelz der Farbe und mit einem Metallglanze herum, wie ſie kaum in unſeren kälteren Gegenden gedacht werden können. Krabben, polipartige Thiere und lange, ſchlangenartige, aber durchſichtige Gebilde, mit lichten Punkten im Innern, als wären ſie aus dem zarteſten Stoffe gewoben, bevölkern die Oberfläche der mit feinem Sande ausgefüllten Vertiefungen. — Alles iſt Leben, alles tummelt ſich im hellen Lichte herum, oder genießt an einem Punkte haftend dieſes herrlichen Schauſpiels, Alles hat ſein ſchönſtes Kleid angezogen, als wäre ein ewiger Sonntag der Natur unter den prächtigen Geſchöpfen.

An dieſe Gärten des Meeres, an dieſe koloſſalen Aquarien grenzt auf einer Seite das tiefere Meer, in welchem zahlreiche Haien lauern, ob ihnen von hier aus keine lockende Gelegenheit winkt, Nahrung zu finden.

Auf der anderen Seite begrenzt Sumpf und Mangrove-Wald bis zum feſten Lande den Golf mit dem tauſendfältigen, glücklichen Leben.

Im Sumpfe bewegt ſich anderes Gethier, gefährlicher, größer, abſtoßender, dem Boden entſprechend, dem es die Bedingungen ſeines Daſeins verdankt.

Aber auch Waſſervögel aller Art und aller Farben wagen ſich in die Canäle des Sumpfes in's Rohr- und Baumdickicht hinein, zwiſchen und unter die großen Wurzeln, welche ſich ſchlangenförmig um die kurzen, knorrigen Stämme ausbreiten.

Inſekten aller Art, die oft in den ſchönſten Farben prangen, zumeiſt aber dem läſtigen Mückengeſchlechte angehören, durchziehen die Luft und lagern ſich auf die feuchte Unterlage.

Weiter am Lande ſieht man die Pfahlbauten farbiger Menſchen von zierlicher und wunderbar regelmäßiger Form, von Cocospflanzungen und einzelnen Bananen und von fahnenartigen Streifen umgeben, welche letztere an Stöcke gebunden gleich Wimpeln im Winde ſpielen. Dieſe Wimpel ſollen dazu dienen, um die böſen Geiſter von den Wohnungen der Menſchen zu verſcheuchen, in deren Annahme der einzige Glaube vieler Wilden beſteht.

Bereits verlaſſene Wohnungen ſtecken ſchon zum Theile mit den Pfählen im Erdreiche oder im Sumpfe und nur ihre Obertheile ſind abgenommen, wahrſcheinlich um ſie bei den Neubauten

in Verwendung zu bringen, welch letztere besser vor der Nässe und vor dem schädlichen Gethier des Bodens geschützt sind.

Zuweilen finden sich an den Gestaden oder im Lande trockengelegte abgestorbene Austernbänke, deren Ausdehnung und Mächtigkeit in Erstaunen setzt.

Die Milliarden großer und kleiner Schalthiere, welche überhaupt die Felsen oder Hölzer im Meere bedecken, liefern eine erstaunliche Menge von festem Material und in solcher Menge, daß die Küstenränder damit bedeckt erscheinen und daß der Sand der Küste zum größten Theile aus Bruchstücken desselben besteht.

Wie viele Organismen im Meere leben, entweder mit oder ohne Ortsbewegung, ist bekannt. Die Wandernden sterben in der Regel nicht an den Orten, auf welchen sie sich ernährten und entwickelten; die Festsitzenden hingegen sterben, wo sie geboren, und die Nahrung wird ihnen vom Wasser aus entfernteren Oertlichkeiten zugeführt. Dadurch wird aber ein immerwährender Umsatz an Materie veranlaßt.

Die neueren Untersuchungen haben dargethan, daß das Leben des Meeres in seinen größten Tiefen und unter den verschiedensten Verhältnissen der Temperatur und des Druckes so ausgebreitet ist, daß kaum eine Stelle gefunden werden kann, in welcher nicht lebende Organismen angetroffen würden.

Der Schlamm selbst am Grunde des Meeres ist, wenn man so sagen darf, lebendig, er ist nämlich mit einer Schleimschichte bedeckt, welche organisches Leben deutlich kundgibt. Man hat diesen Schleim Bathybius genannt und denselben nicht nur in Binnenmeeren und seichteren Gewässern, sondern auch auf dem Grunde des Oceans in Tiefen gefunden, welche 1000—4000 Meter, ja noch mehr betragen.

Auch in so hohen Breiten, wie jene Spitzbergens, wurde der Bathybius aus Tiefen von ungefähr 3800 Meter herausgeholt.

Als Merkwürdigkeit wollen wir hier noch beifügen, daß viele aus Tiefen von über 2000 Meter heraufgebrachte Thiere wohlorganisirte Augen und lebhafte Farben zeigen, die man in der Regel nur dem Einflusse und der Einwirkung des Lichtes zuschreibt. In solchen Tiefen würde aber wohl kaum das Eindringen des Lichtes mindestens für unsere Sinne wahrnehmbar sein.

Abgesehen vom Meere, leben aber auch auf der Oberfläche der festen Erdkruste und in der Luft unzählige Organismen,

welche eine ungeheure Umſetzung von Materie von einem Orte zum andern vermitteln, ſo daß man im Allgemeinen behaupten könnte, das Leben ſei nur Ausdruck der Bewegung und des Umſatzes dieſer Materie, eine geſetzliche Bedingung zur Herſtellung eines Gleichgewichtes, das niemals erreicht werden kann.

Dieſe Bedingung erfüllen ſelbſt die Menſchen in ihrer Bewegung, in ihrem Thun und Wirken und ſie tragen mit zu der Erreichung des Endzieles bei, welchem unſere Erde zunächſt entgegengeht.

Der Boden, auf welchem die Menſchen leben und ſterben, iſt nicht immer derjenige, welcher ihnen die Mittel dieſes Lebens liefert. Der Europäer nährt ſich und ſeine Hausthiere vielfach von den Producten anderer Welttheile. Er bezieht ſeinen Bedarf aus oft weit entfernten Gebieten und wenn man nur annähernd die Handelsbewegung der civiliſirten Völker überſchaut, ſo gelangt man zu ſtaunenswerthen Reſultaten der Güterbewegung, welche ſich untereinander nicht ausgleicht, ſondern zumeiſt im Verhältniſſe zur Dichtigkeit und zum Reichthume, wie zum Culturſtande der Bevölkerung ſteht, welcher ſie zu dienen hat. Die Güter häufen ſich in den Mittelpunkten des Verbrauches an und kommen ſchließlich einem fremden Boden zu Gute, welcher dadurch anwachſen muß, auf Koſten anderer Gebiete.

Die Verſetzungen des Materials, welche durch die Ausbeutung der Stoffe im Innern der Erde, durch unſere Verkehrsanſtalten, durch den Verbrennungsproceß u. ſ. w. täglich, ſtündlich veranlaßt werden, ſummiren ſich zu ungeheuren Zahlen, welche im Laufe der Zeiten zu fühlbaren Veränderungen der Oberfläche führen müſſen, wenn man bedenkt, daß die Erde von ungefähr 1400 Millionen Menſchen bewohnt iſt, welche auf ihr leben, wirken, ſich bewegen und ſterben, um durch andere erſetzt zu werden.

Von dieſen 1400 Millionen ſterben im Durchſchnitte jährlich mindeſtens 40 Millionen, welche ſehr ungleich auf der bewohnten Erde vertheilt ſind. Denn während im Durchſchnitte 10·3 Menſchen auf dem Quadratkilometer gerechnet werden können, leben z. B. in England 101, im deutſchen Reiche 78, in Oeſterreich-Ungarn 58, in Sibirien kaum 0·3 Menſchen auf einer ſolchen Oberfläche.

Nimmt man das durchſchnittliche Gewicht des Menſchen bei ſeinem Tode zu 50 Zollpfund an, ſo werden 20 Millionen

Centner oder 1 Million Tonnen jährlich der Erde zurückerstattet, von den Stoffen abgesehen, welche der Mensch während seines Lebens ausscheidet.

Das Menschengeschlecht ist aber nur ein Bruchtheil der lebenden Organismen, der kaum für sich allein maßgebend sein und eine besondere Bedeutung bei dem Umsatze der Materie im Allgemeinen erlangen kann.

Diese Betrachtungen, welche wohl mehr ausgeführt zu werden verdienen, mögen hier genügen, um darzuthun, welche große Veränderungen allein durch das organische Leben auf der Oberfläche der Erde hervorgerufen werden.

Wir haben hier geflissentlich nur einzelne Momente der die Organismen betreffenden Ortsveränderungen hervorgehoben. Sie alle aufzuzählen, ist um so weniger gestattet, als hiezu eingehende Studien erforderlich wären, welche über den Zweck dieser Skizze hinausgehen.

Es wird aber Jedem, der offenen Blickes die Erscheinungen des Lebens selbst in seiner nächsten Umgebung prüft, nicht entgehen, daß die Bewegung der Materie, werde sie nun in mechanischem Sinne oder als Entwicklung, Fortpflanzung und Umformung des Bestehenden aufgefaßt, mit Ortsveränderungen der Organismen oder ihrer Theile eng verbunden ist, daß also ein allgemeines Gesetz besteht, welches der Materie und ihren Kräften innewohnt, und daß, wie regellos sie uns vorkommen mögen, diese Erscheinungen dennoch in der Weltordnung begründet sind und Zielen entgegengehen, die mit dem Bestande des ganzen Weltgebäudes im Zusammenhange und Wechselverkehr stehen.

Ueberall wo Materie, da ist auch Kraft vorhanden, und keine Kraft kann ohne Wirkung und in dieser ohne Gesetz gedacht werden.

Alles, was auf der Erde im weitesten Sinne des Wortes lebt, ist unwillkürlich den ewigen Gesetzen der Materie dienstbar und angehörig und alle einzelnen Erscheinungen, ob ähnlich, ob verschieden, sind nur der Ausdruck des allgemeinen Lebens der Natur und beweisen nur das Vorhandensein eines großen Zweckes, die Fortentwicklung des Weltalls nach ewigen, unveränderten Principien.

Welche Veränderungen im gesammten Erdenleben dadurch hervorgebracht werden, wissen wir nicht, welchen Zielen diese Erde

zugeführt wird, ist uns eben so wenig bekannt. Gleichwohl haben wir die Thatsache vor uns, daß sie lebt, daß ihre Zukunft nicht dem Zufalle anheimgegeben ist, sondern eine Aufgabe erfüllt, welche im Einklange mit dem Weltganzen steht.

So sind die Veränderungen des Ortes und der Form einzelner Gebilde auf dieser Erde selbst, Bedingungen ihrer Entwicklung, kein anderer Wille beherrscht sie, denn sie stehen mit ihrem Denken und Wollen, mit ihrer bewußten oder unbewußten Thätigkeit im Dienste der allgemeinen Naturgesetze.

VI.

Wir haben im Fluge der Veränderungen gedacht, welche auf der Oberfläche der Erde nach jeder Richtung fortwährend vor sich gehen und wollen nun zum Schlusse auf die Rückwirkungen hindeuten, welche dieselben auf das Innere des Erdkörpers und auf das Gleichgewicht des letzteren im Raume ausüben.

Die Bestandtheile dieser Erde werden zunächst von der Schwere beeinflußt. — Wo dieselben in Folge der Anziehung keine Bewegung erfahren können, da üben sie auf ihre Unterlage einen Druck aus und erzeugen Wärme als Umsatz der Bewegung. Dieser Druck und diese Wärme werden um so größer sein, je größer die Masse jener Bestandtheile und je kleiner die Entfernung ist, welche sie vom Schwerpunkte der Erde trennt, von jenem Punkte nämlich, in welchem die gesammte Erdmasse vereinigt gedacht werden kann.

Das Gleichgewicht oder die Ruhe in der Bewegung kann in jedem Falle nur dann eintreten, wenn der Anziehungskraft des Schwerpunktes der Erde Widerstände oder im Allgemeinen Kräfte entgegenwirken, welche der ersteren gleich sind und dieses Gleichgewicht wird so lange erhalten bleiben, als diese Gleichheit besteht und Druck und Gegendruck sich die Wage halten.

Jede Versetzung materieller Theile von einem Punkte zum anderen der Erde wird nothwendigerweise dieses Gleichgewicht stören, die localen Druck- und Wärmeverhältnisse ändern und wo die Unterlage verschiebbarer oder elastischer Natur ist, Spannungen und Bewegungen hervorrufen, welche der Herstellung des Gleichgewichtes dienen werden.

Wir wissen, daß die sogenannte feste Erdkruste keine compacte, in ihren Theilen absolut unverrückbare Masse darstellt, daß

auf der anderen Seite in- und unter dieser Erdkruste Gase und flüssige Materien angesammelt sind und daß überhaupt im Inneren der Erde Räume bestehen, welche mit elastischer und verschiebbarer Materie angefüllt sind.

Unter solchen Verhältnissen kann es wohl keinem Zweifel unterliegen, daß jede Veränderung des Druckes an der Oberfläche auch die Zustände des inneren Erdkörpers beeinflußen muß.

Wird durch größere Anhäufung materieller Theile an einem Orte der Oberfläche der Druck vermehrt und leistet die Unterlage keinen absoluten Widerstand, so wird auch eine Zusammenpressung, also eine Bewegung der Erdtheile gegen den Schwerpunkt der Erde stattfinden. Die Folge dieser Zusammenpressung oder Verdichtung wird aber größere Wärme sein, und diese, wie die Verkleinerung der Räume im Inneren, wird eine größere Spannung der elastischen Substanzen verursachen, welche einer weiteren Bewegung der materiellen Theile gegen den Schwerpunkt ein Ende macht.

Dauert aber die locale Belastung der Oberfläche fort, so wird die Spannung oder überhaupt der Druck in der Richtung des Schwerpunktes so groß werden, daß die Hindernisse, welche der dadurch angeregten Bewegung entgegenstehen, in der Richtung des geringsten Widerstandes beseitigt werden.

Sind für die betreffenden Räume seitliche Verbindungen mit ähnlichen Räumen vorhanden oder ist die Möglichkeit eines Durchbruches nur seitlich gegeben, so wird die Bewegung der flüssigen und gasartigen Materien nach dieser Richtung hin erfolgen und das Verhältniß des Gegendruckes auch hier verändert werden.

Ist hingegen der seitliche Abfluß und eine Herstellung des Gleichgewichtes der Spannungen im Inneren der Erde nicht möglich, sind die seitlichen Widerstände größer als der Druck der über den Räumen lastenden Decke, so wird diese gehoben werden. Die Hebung geschieht entweder allmählig oder sehr schnell, je nach der sich bildenden inneren Spannung und es kann diese unter Umständen so groß werden, daß eine Berstung der Oberfläche stattfindet und daß die Materien des Inneren aus derselben mit größerer oder geringerer Gewalt hervortreten.

Ist der äußere Druck sehr groß und die Räume, welche diesem Drucke ausgesetzt sind, nicht derart mit Gasen und Flüssigkeiten angefüllt, daß die beschriebenen Spannungsverhältnisse ein-

treten können oder kann ein Abfluß derselben seitlich stattfinden, so wird eine Senkung oder ein Einsturz vollständiger oder partieller Natur die Folge des vermehrten Druckes an der Oberfläche sein.

Entsprechende Erscheinungen werden eintreten, wenn anstatt einer Vermehrung eine Verminderung des äußeren Druckes stattfindet oder überhaupt wenn das Gleichgewicht zwischen Druck und Gegendruck aufgehoben wird.

So kann das Eindringen von solchen Stoffen in das Innere der Erde, welche durch vermehrte Wärme in Gase oder Dämpfe verwandelt werden, die Spannungen in diesem Erdinnern so sehr vermehren, daß Hebungen und gewaltsame Durchbrüche erfolgen und die inneren Substanzen der Erde mit größerer oder geringerer Geschwindigkeit an die Oberfläche emportreiben.

Zu der Belastung, welche die Erdoberfläche erfährt, gehört auch jene der Lufthülle, die sie umgibt. Aendert sich der Luftdruck, so werden auch geänderte Verhältnisse der Belastung eintreten und es kann beispielweise bei sich verminderndem Luftdrucke Anlaß zu einer momentanen Hebung der Erdkruste gegeben werden.

Alle der Erde näher tretenden Himmelskörper, insbesondere Sonne und Mond üben einen wesentlichen Einfluß auf die Druckverhältnisse der Erdoberfläche aus.

Die Anziehung dieser Gestirne hebt einen Theil der Anziehung der Erde auf ihre Bestandtheile auf, je nachdem jene Anziehung der Erdanziehung mehr oder weniger entgegenwirkt.

Es werden mithin auch Sonne und Mond, wie alle anderen näher kommenden Gestirne im Verhältnisse ihrer Entfernung von der Erde und je nachdem dieselben in der nämlichen oder in verschiedener Richtung wirken, einen größeren oder kleineren Theil der Erdanziehung local aufheben.

Durch die Anziehung dieser Himmelskörper wird demnach der Druck, welchen die Bestandtheile der Erde auf ihre Unterlage ausüben, ein veränderlicher sein und das Gleichgewicht zwischen innerem und äußerem Druck fortwährend gestört werden.

Alle hier aufgezählten Störungen des Gleichgewichtes zwischen den bestehenden, auf die Bestandtheile der Erdoberfläche wirkenden Kräfte üben also einen Einfluß auf die Erdkruste aus, welcher sich in der Bewegung derjenigen Theile derselben kundgeben wird, die diesem Einflusse eben ausgesetzt sind.

In der That beobachten wir allmälige Hebungen und Senkungen ganzer Länder in langen Zeiträumen, aber auch abrupte Bewegungen, Erdbeben und Vulkanausbrüche, welch' letztere selbst heißflüssige Theile des inneren Erdkörpers an dessen Oberfläche bringen und sehr bedeutende Veränderungen derselben verursachen.

Das ganze Gerippe der Erdoberfläche ist in seinen Haupttheilen den Hebungen aus dem Erdinneren zu danken und die Tiefen des Meeres, die Einsenkungen unseres Bodens sind zum großen Theile den Senkungen der Erdoberfläche zuzuschreiben.

Alle diese Erscheinungen der allmäligen oder plötzlichen Hebung und Senkung der Erdoberfläche erreichen jedoch überall, wo sie auftreten, ein Maximum, von welchem sie wieder in entgegengesetztem oder anderem Sinne überhaupt sich geltend machen, so daß eine fortwährende Schwankung um eine Gleichgewichtslage stattfinden wird, welche, solange anderweitige Störungen nicht eintreten, andauern und in gleichartigen, gesetzlichen Zeitperioden sich vollziehen muß.

Weil aber solche Perioden von uns Menschen nicht immer erkannt und berechnet werden können, so nennen wir sie und die in ihnen sich vollziehenden Bewegungen unregelmäßige, wenn sie gleich nach ewigen unwandelbaren Gesetzen vor sich gehen.

So sehen wir denn, daß in Folge der Veränderungen, welche sich an der Oberfläche und im Inneren der Erde vollziehen, Umgestaltungen und materielle Umsetzungen stattfinden müssen und daß zwischen dieser Oberfläche und dem Erdinneren ein Wechselverkehr besteht, welcher niemals aufhören kann, solange die Erde selbst ein Ganzes bleibt und der Fortentwicklung als solche fähig ist.

Jede Versetzung materieller Theile von einem Orte zum anderen des Erdkörpers wird aber im Allgemeinen die Lage ihres Schwerpunktes und die Rotation, sowie die Richtung der Rotationsaxe im Raume beeinflußen.

Die um eine Axe rotirende Erde ist in ihrer Bahn um die Sonne, abgesehen von den Störungen, die sie erfährt, von der überwiegenden Anziehung des Centralkörpers abhängig.

Rotirt ein Körper mit einer bestimmten Geschwindigkeit um seine Axe unter dem gleichzeitigen maßgebenden Einflusse der Anziehung eines anderen, so kann nur dann eine Gleichmäßigkeit der Rotation stattfinden, wenn der Schwerpunkt in der Axe selbst gelegen ist.

Wäre dies letztere nicht der Fall, so müßte die Rotationsgeschwindigkeit in dem Augenblicke vermehrt werden, in welchem der Schwerpunkt sich der Verbindungslinie nähert, die den Centralkörper mit dem rotirenden Planeten verbindet, und wenn die Entfernung beider Schwerpunkte sich vermindert.

Bei größerer Abweichung des Schwerpunktes des rotirenden Körpers von seiner Rotationsaxe würde die Rotation aufgehoben und in eine schwingende Bewegung übergehen, welche endlich bei fortgesetzter Verrückung des Schwerpunktes in demselben Sinne zu einer relativen Ruhe führen müßte. In diesem Falle würde der früher rotirende Körper dem anziehenden Centralkörper immer eine und dieselbe Seite zuwenden, wie dies beim Monde gegenüber der Erde wirklich stattfindet und bei welchem nur sehr kleine, fast unmerkliche Schwingungen oder Librationen beobachtet werden.

Liegt der Schwerpunkt in der Rotationsaxe, jedoch nicht im Mittelpunkte derselben, so wird diese Axe gegen den anziehenden Körper, und zwar so geneigt werden, daß jener Schwerpunkt sich dem Centralkörper nähert.

Es versteht sich von selbst, daß diese beiden Fälle auch vereinzelt eintreten können und es ist jedenfalls die Unveränderlichkeit der Rotation und die unveränderte Lage der Rotationsaxe im Raume von der Unveränderlichkeit der Lage des Schwerpunktes bedingt und hängt mithin von der Vertheilung der Materie im rotirenden Körper ab.

Das in dieser Weise hergestellte Gleichgewicht des Körpers kann durch eine größere oder kleinere Abplattung an den Polen — ihre vollkommene Gleichheit vorausgesetzt — nicht gestört werden, wohl aber wird dadurch einerseits seine Rotationsgeschwindigkeit, andererseits die Lage des Horizontes eines Beobachters oder seine Zenithallinie verändert, wodurch in diesem letzteren Falle für diesen Beobachter eine Veränderung der Polhöhe und die Verschiebung des gestirnten Himmels stattfindet, so wie die scheinbaren Entfernungen der Gestirne von seinem Zenithe verändert werden.

Würden also keine anderen Veränderungen der Oberfläche der Erde vor sich gehen, als solche, welche die Abplattung an beiden Polen in gleicher Weise veränderten, so wäre das Gleichgewicht des Körpers gegenüber dem Anziehenden nicht gestört und

nur eine Veränderung der polaren und äquatorealen, überhaupt aller Halbmesser der Erde hervorgerufen, welche allerdings auf die Rotationsgeschwindigkeit, also auf die Länge des Tages Einfluß ausüben müßte.

Weil aber außer diesen Veränderungen der Abplattung noch andere viel bedeutendere auf und in der Erde vorkommen, so wird ihr Schwerpunkt keine unveränderliche Lage einhalten, sondern diesen Veränderungen gemäß von der Rotationsaxe und vom Mittelpunkte derselben abweichen, so daß nicht nur die Zenithallinien und die Rotationsgeschwindigkeit Aenderungen erleiden werden, sondern auch die Lage der Erdaxe im Raume fortwährenden Veränderungen ausgesetzt sein wird.

Solchen Veränderungen ist in neuerer Zeit einige Aufmerksamkeit gewidmet worden und hat insbesondere Hugo Gylden (Recherches sur la rotation de la terre 1871), dann Newcomb (on the possible variability of the earth axial rotation 1874) beachtenswerthe Beiträge zur Erkenntniß derselben geliefert.

Hugo Gylden hat mit einer dankenswerthen Klarheit und Einfachheit die allgemeinen Grundlagen einer Theorie der Axendrehung der Erde unter Voraussetzung, daß Umsetzungen in der Erdmasse vorkommen, mathematisch behandelt und das schwierige Problem zu lösen gesucht.

Wir können hier seinen Ausführungen begreiflicherweise nicht nachgehen, bemerken wollen wir gleichwohl, daß Gylden die von ihm aufgestellten allgemeinen Formeln schließlich auf einzelne einfachere Fälle angewendet hat und daß sich auf Grund derselben eine seculäre Aenderung der Polhöhe herausgestellt hat.

Er betrachtet überdies die Folgen, welche Erdbeben oder vulkanische Ausbrüche haben können, und findet, daß, wenn dieselben in der Lage der Pole und der Meridiane relativ merkbare Veränderungen bewirken sollten, sie die Coordinaten der Sterne nie merklich beeinflussen werden.

Endlich sucht Gylden die Folgen solcher Massenumsetzungen festzustellen, die aus einer äußeren oder inneren Ebbe und Fluth der Erde erfolgen können.

Diese Massenumsetzungen werden keine merklichen Veränderungen in der Polhöhe und in der Meridianlage hervorbringen, wohl aber die absolute Richtung der Rotationsaxe im Raume verändern.

Daß indeß die Rotation der Erde irregulären Ungleichheiten unterworfen iſt, ſcheint daraus hervorzugehen, daß eine vollkommene Uebereinſtimmung der Mondbewegung mit den dafür aufgeſtellten Theorien nicht beſteht.

Newcomb ſeinerſeits beweiſt, daß unſere beſten Mondtafeln, die Hanſen'ſchen, für verſchiedene Epochen vor 1750 und in der neueſten Zeit, entſchiedene Abweichungen vom Himmel zeigen. Er glaubt, daß es nothwendig ſei, die Hypotheſe von der Veränderlichkeit des Sterntages zu prüfen, weil nach ſeiner Anſicht die Abweichungen der Hanſen'ſchen Mondtafeln aus den daraus folgenden Ungleichförmigkeiten unſerer Zeitbeſtimmungen entſpringen.*)

Es dürfte wohl keinem Zweifel unterliegen, daß alle die von uns beſprochenen Veränderungen der Oberfläche wie des Inneren der Erde im Laufe ſehr langer Zeitperioden eine fühlbare Aenderung der Hauptträgheitsmomente des Erdkörpers, alſo auch Unregelmäßigkeiten in der Lage der Erdaxe und in der Rotation herbeiführen müſſen.

Ob dieſelben alle einer Rechnung unterworfen werden können, bleibt dahingeſtellt. Gewiß iſt, daß in dieſer Richtung der wiſſenſchaftlichen Forſchung ein weites Feld eröffnet iſt, welches bebaut werden muß, wollen wir tiefer eindringen in die Geheimniſſe der Zukunft und Zurückſchauen auf die Verhältniſſe längſt entſchwundener Zeiten.

Der Betrachtung wollen wir noch Raum geben, daß auch auf den Menſchen die äußeren Verhältniſſe einen Druck ausüben, daß ihn aber die Natur mit einer expanſiven Kraft beſchenkt hat, welche unter den ſich verändernden Erſcheinungen der Außenwelt ſein geiſtiges Leben weckt und es allmälig oder gewaltſam zum Durchbruche gelangen läßt.

Die Höhen, welche er durch Hebung über den gewöhnlichen Geſichtskreis erreichen mag, ſind wohl der nagenden und zerſetzenden Wirkung der äußeren Lebenserſcheinungen ausgeſetzt, aber die Umſetzung und Vermehrung äußeren Druckes erzeugt auch in ihm eine expanſive geiſtige Thätigkeit, die ihn zu beſſerer Erkenntniß, zur Befriedigung ſeiner ſelbſt, zum Nutzen und zum Fortſchritt in ſeiner geiſtigen Entwicklung anſpornt und leitet.

*) Siehe Vierteljahresſchrift der aſtronomiſchen Geſellſchaft, IX. Jahrgang, 3. und 4. Heft.

Professor Peters schrieb über vorliegende Abhandlung in der „Tagespost“:

So wie sich die Geschichte der Menschheit nicht in Cyclen, sondern in einer Spirale bewegt, deren homologe Punkte in eine gerade Linie fallen, so windet sich auch die Geschichte der einzelnen Wissenschaft in stets weiteren, mehr und mehr Thatsachen umfassenden Curven auf und von Zeit zu Zeit scheint es, als sei sie auf demselben Punkte wieder angelangt.

Zu Anfang des Jahrhunderts wogten die Ideen über die Entwicklung des Erdballes und seiner Gebirge um die Gedankenkerne, welche die Alten und Leibnitz hinterlassen hatten. In die beiden Schulen, die Plutonisten und Neptunisten, schieden sie sich, und mehr als vier Jahrzente lang währte deren Kampf, aus dem Laplace's Mécanique céleste als unerschütterlicher Fels emporragte. Vertausendfacht hat sich seither unsere Thatsachenkenntniß; Amerikas Gebirge sind beinahe eben so genau erforscht wie die unseres kleinen Erdtheiles; der Himalaya ist ein Bruder der Alpen geworden; vom Kaukasus besitzen wir Monographien, wie man sie in gleicher Ausführlichkeit von den karpatischen Gebirgen noch vor zwei Jahrzehnten kaum zu hoffen gewagt hatte; selbst die mächtigen Spangen am Riesenleibe Asiens, der Thian-schan und der Kuen-lün erdröhnen unter dem Hammer der Forscher. Und gerade in diese weite Ausbreitung der Wissenschaft, in diese Vollkommenheit der Schichtengliederung, der Kenntniß von den organischen Resten in jeder einzelnen Bank, auf jedem Blatte der Erdgeschichte, nach der Neubelebung der Descendenztheorie durch Darwin — wächst die theoretische Geologie wieder hinein, der alte Ideenschwall über das Werden im Großen, aber geläutert durch zahllose Untersuchungen und zugespitzt durch die Fortschritte der inductiven Wissenschaft überhaupt. Die alte Himmelsmechanik steht heute nicht nur noch aufrecht; sie hat unermeßlich an fester Begründung gewonnen, denn alles naturwissenschaftliche Denken ist Mechanik geworden. Nicht wie in alter Zeit, in der Goethe's Spottgedicht entstand:

Wenn man Könige frech verletzt,
Wird der Granit auch abgesetzt,
Gneiß, der Sohn, wird zum Papa,
Der auch bleibt nicht lange da ...

handelt es sich bloß um Massenzustände, wie Gneis, Granit u. dgl. mehr. Die Bewegungen der ganzen Gebirgs- und Schichtensysteme,

die Richtung, nach der sie in den einzelnen großen Stadien der Erdentwickelung erfolgten, die Knickungen, Faltungen, Ueberschiebungen des Aelteren über das Neuere sind das Sparrenwerk von Thatsachen, auf das sich heutzutage das wohlgefügte Dach eines theoretischen Lehrgebäudes stützt. Nur durch mühevolle eigene Arbeit, durch große Erdanschauung wird der Meisterbrief zu solchem Bauwerk erworben. Dilettantische Versuche schwimmen nur wie Blasen an der Oberfläche und bersten wie sie.

Aber gesetzmäßig und ewig denkwürdig in der Geschichte der Wissenschaft ist es, daß eben jetzt die Speculation wieder mächtig emporwächst und kein geologischer Arbeitskreis, wie bestimmt auch sein Mittelpunkt, wie kurz sein Durchmesser sei, sich ihr zu entziehen vermag. Merkwürdigerweise sind es gerade amerikanische Geologen, welche ihre Forschungen sofort theoretisch verwerthen und anregend auf unsere gelehrten Kreise herüberwirken. Mallet's „Ueber vulkanische Kraft", Sueß „Die Entstehung der Alpen" und andere britische und deutsche Schriften der neuesten Zeit beruhen zu nicht geringem Theile auf den Werken James Dana's und seiner Landsleute.

Doch nicht von derlei speculativen Arbeiten, deren Verständniß einen mehr oder weniger großen Apparat von Thatsachen voraussetzt, soll hier die Rede sein. Auch Männer, denen das mühsame Einzelwerk der stratigraphischen Geologie fernliegt, denen aber eine erdumspannende Anschauung, geographischer Scharfblick und vornehme Reife des Denkens eigen sind, dürfen sich zu theoretischen Betrachtungen für berechtigt halten.

Erscheinen dieselben in so vollendeter Sprache, wie sie der Abhandlung des Freiherrn B. v. Wüllersdorf-Urbair eigen ist, die in der Festgabe des naturwissenschaftlichen Vereines für Steiermark an die deutschen Naturforscher und Aerzte gedruckt wurde, so verdienen sie den Dank der Gelehrten und der Laien. „Ueber die Veränderungen in der Vertheilung der Materie an der Oberfläche der Erde", so lautet der Titel dieser Abhandlung. Die Versetzung des Stoffes in Folge von Luft- und Meeresströmungen, von Lösung und Verwitterung der Gesteine, deren Zerreibsel durch die Flüsse in's Meer gelangt, in Folge der Wanderungen und des Absterbens der Organismen und wie sie sonst in tausendfältiger Form vor sich geht, ist Gegenstand der ersten fünf Abschnitte dieser nur 50 Octavseiten umfassenden Schrift.

Die gesammte Geo- und Hydrographie spricht sich in nuce darin aus; Einzelheiten, wie z. B. die Bodenveränderungen im adriatischen Gebiete, finden ihren prägnanten Ausdruck. Doch ist die Tendenz der Schrift des gelehrten Seemannes eine rein geologische, sie selbst ein schätzbarer Beitrag zur theoretischen Geologie der Gegenwart. Wie die Erde, ohne an Masse etwas zu verlieren und ohne etwas anderes zu gewinnen, als die ihr zufallenden Meteoriten, beständig anders wird, wie durch die allmälige Versetzung der Materie an der Oberfläche die Druckverhältnisse im Inneren, die Rotation, die Richtung ihrer Achse, die ganze Stellung der Erde im Planetensystem beständig verändert werden, dies Alles ist im letzten Abschnitte auf wenig mehr als sechs Seiten angedeutet.

Gewiß wäre es höchst einseitig, wollte man die unabsehbare Reihe der Veränderungen des Erdkörpers, die er seit der ersten Scheidung von Festland und Meer erfuhr, aus der beständig wechselnden Versetzung der Masse an seiner Oberfläche allein ableiten, die als großer geologischer Factor im Sinne Ch. Lyell's eigentlich nur auf die Reihe der jüngeren festlandreichen Formationen volle Anwendung finden kann. Dieses Mangels darf der Verfasser der Veränderungen nicht beschuldigt werden, denn er drückt sich allenthalben mit der sorglichsten Reserve aus. Seinen Ansichten über den Einfluß der Meeresströmungen auf die gegenwärtige Continentalgestaltung möchten wir nicht in allen Stücken beipflichten und an manchen Stellen andere, vom Mechanismus an der Oberfläche nicht direct abhängige Momente hervorgehoben wissen. Doch dürfen wir nicht verkennen, daß nur wenige über das Wesen der Massenversetzung an der Erdoberfläche mit gleicher Meisterschaft und einheitlicher Ueberzeugung handelten, wie Freiherr von Wüllerstorf. Ueber die Verhältnisse der Adria darf seine Abhandlung den Werth einer Quellenschrift in Anspruch nehmen und ist seit G. Cuviers berühmtem Discurs über die Anschwemmungen des Po und die Beziehungen der oberitalienischen Lagunen zum Meer in kurzen Worten nicht eben so lehrreich geschrieben worden, wie in dieser Festgabe.

Gerade in theoretischen Werken, wie die oben erwähnten, sind die Vorgänge an der Oberfläche der Erde, nur insofern sie sich als Folge der inneren Natur des Planeten ergeben, genugsam gewürdigt worden. Es war also in unseren Tagen Bedürfniß, daß ein Denker auf rein geographischer Basis die Argumentation

wieder einmal umkehre und die inneren Zustände der Erde, so wie auch deren kosmische Veränderungen als mechanische Consequenz der oberflächlichen Massenverschiebung auffasse. Bis zu welchem Grade die Schlußfolgerung stichhältig ist, können wir hier nicht erörtern. Sicherlich stehen alle Erscheinungen unter einander im ursächlichen Zusammenhange, sind, wie der Verfasser sagt, „nur der Ausdruck des allgemeinen Lebens der Natur und beweisen das Vorhandensein eines großen Zweckes, die Fortentwicklung des Weltalls nach ewigen, unveränderlichen Principien".

In den Tagen Werner's und Playfair's lagen die Geographie und die Geologie als Zwillingskinder in den Windeln. Heute sind beide mächtig herangewachsen und theilen sorglich ihre Arbeit. In der speculativen Verwerthung ihrer Resultate einigen sie sich aber und gesellen sich ihrer hehren Schwester, der Astronomie, zur Entwicklung der Begriffe vom unermeßlichen Raum, unermeßlich langer Zeit, ewigem Werden. Die theoretische Geologie ist nunmehr ein vollberechtigtes Glied in der Reihe der exacten Wissenschaften, und ihre Hypothesen stehen in einer Linie mit den Hauptsätzen der allgemeinen Naturlehre.

Stoffanhäufung auf der Erde.

Die Bevölkerung der Erde beträgt nach Behm und Wagner (Ergänzungsheft Nr. 33 der geographischen Mittheilungen des Dr. Petermann) etwa 1377 Millionen Bewohner auf 133,770.000 Quadrat-Kilometern.

Es kommen mithin auf den Quadrat-Kilometer nahezu 10·3 Menschen. Nimmt man an, daß unter 35 Menschen einer im Jahre stirbt, was so ziemlich in Oesterreich-Ungarn der Fall ist und eine nicht zu hohe Sterblichkeit für die ganze Menschheit darstellen dürfte, so sterben jährlich mehr als 39 Millionen Menschen oder auf dem Quadrat-Kilometer in 100 Jahren 29 Menschen im Durchschnitte.

Die Zahl von 39 Millionen Verstorbener in einem Jahre bezieht sich auf das Leben von der Geburt bis zum Greisenalter; wir werden also annehmen dürfen, daß das Gewicht des mittleren Menschen 50 Zollpfund oder ½ Zollcentner beträgt oder daß im Ganzen nahe an 20 Millionen Centner = 1 Million Tonnen Gewicht an Stoffen jährlich der Erde zurückgegeben werden. Auf den Quadrat-Kilometer der bewohnten Erdoberfläche entfallen sonach im Mittel in 100 Jahren nahe an 15 Pfund.

Aber es stirbt nicht allein der Mensch auf dieser Erde. Alles was lebt und gedeihet, Thiere und Pflanzen sterben und geben der Erde Ersatz für das Leben, das aus ihr entsprossen.

Wo weniger Menschen wohnen, da leben andere Organismen in größerer Zahl und es dürfte wohl anzunehmen sein, daß durch den Tod jährlich der Erde in ihren von Menschen bewohnten Theilen, an Thieren und Pflanzen Stoffe zurückgegeben werden, welche gering gerechnet, einem Gewicht von nahe einer Million Tonnen gleichkommen.

Auf diese Weise würde das Gewicht, welches der Erde, bei gleich bleibender Anzahl lebender Organismen jährlich durch den Tod zugeführt wird, 2 Millionen Tonnen oder 40 Millionen Centner betragen.

Wollten wir annehmen, daß dieses Gewicht durch 1000 Jahre der Erde zugelegt wurde, so dürften 40.000 Millionen Centner zugewachsen sein.

Um uns über die räumlichen Verhältnisse aufzuklären, welche diesem Gewichte entsprechen, wollen wir in Ermanglung besseren

Wissens annehmen, daß ein mittlerer Mensch von 50 Pfund Gewicht Stoffe enthalte, die sich, nach Abzug der Gase, in einem Kubikdecimeter einpressen lassen. Es werden demnach 39 Millionen Cubikdecimeter dem jährlichen Absterben der Menschen entsprechen. Dieselben vertheilen sich, wie wir gesehen haben, auf eine Oberfläche von 133,770.000 Quadrat-Kilometer.

Es würden also in 1000 Jahren 39.000 Millionen Cubikdecimeter sich anhäufen, welche an einander gereiht eine Oberfläche von 390 Quadrat-Kilometer bedecken, ein Decimeter hoch oder von 39.000 Quadrat-Kilometer ein Millimeter hoch. Geben Thiere und Pflanzen eben so viel, so erhalten wir auf einer Fläche von 78.000 Quadrat-Kilometer eine Schichte von Stoffen, welche ein Millimeter hoch ist.

Daraus ergibt sich, daß in 1000 Jahren die bewohnte Oberfläche sich etwas mehr als um ein halbes Tausendstel eines Millimeters erhöbe, wenn die Menschen, Thiere und Pflanzen auf derselben gleich vertheilt wären. Nun ist das allerdings nicht der Fall. In Europa kommen z. B. 30·3 Menschen auf den Kilometer und im Deutschen Reiche nahe an 78 Menschen, in Oesterreich-Ungarn an 58 Menschen, in England über 101 Menschen u. s. w., aber trotz alledem erhebt sich die Erdoberfläche selbst in den meist bevölkerten Ländern, wollte man auch Thier- und Pflanzenwelt in demselben Verhältnisse gesteigert annehmen, noch immer um so wenig, daß in 1000 Jahren wohl kaum eine Erhöhung von einem Zehntel Millimeter angenommen werden könnte.

Wenn aber auch die Geringfügigkeit dieser Erhöhung für 1000 Jahre keinem Zweifel unterliegt, so würde dieselbe doch im Laufe der Jahrtausende für die Erde fühlbar werden, wenn die abfallenden Stoffe kein Ersatz wären für die Neubildungen, welche direct oder indirect aus ihr hervorgehen.

Die Umwandlung der Stoffe ist in der That eine fortwährende und durch die Gesetze, welchen die Materie im Allgemeinen unterworfen ist, bedingt.

Daß die Anhäufung von Stoffen dennoch eine Bedeutung für die Erde behält, geht daraus hervor, daß in 1000 Jahren 39.000 Millionen Cubikdecimeter, also 39 Millionen Cubikmeter angehäuft wurden, welche dem Volumen einer Kugel entsprächen, deren Halbmesser über 210 Meter betragen würde, deren Umfang

alſo nahe an 1322 Meter groß wäre, deren Gewicht aber nahe an 2 Millionen Tonnen betragen würde. Jene Stoffe, welche die Organismen im Leben aufnehmen, geben mithin nur einen Theil durch Ausſcheidung wieder ab, der andere iſt für die Wiedererzeugung verwendet, für die Vervielfältigung der Individuen.

Dieſe gehören daher nicht nur der Erde an, ſondern ſie ſind direct oder indirect aus derſelben, das heißt aus der Umwandlung hervorgegangen, welche die Materie vom Urbeginne der Zeiten unter dem Einfluſſe beſtehender Geſetze erfahren hat.

Sie ſind alſo Theile dieſer Materie, welche in ſich die Kraft und die Fähigkeit beſitzen, nach einer Reihe von Umwandlungen endlich die Erſcheinungen zu Tage zu fördern, welche gegenwärtig beobachtet werden.

Die Entwicklungsgeſetze der Materie und die Darwin'ſche Theorie.

Die Welt, das Univerſum, wird von Geſetzen regiert, welche bei der Formung der Materie, wie wir ſie heute erkennen, thätig geweſen und immer in gleichem Sinne thätig geblieben ſind.

Dieſe Geſetze bedingen das Leben der Weltkörper, d. h. ihre Exiſtenz, ihre Geſtalt und ihre Entwicklung.

Da ihre Geſtalt und Entwicklung von den waltenden gleichen Kräften hervorgerufen iſt, ſo muß ſich in ihrer Außenſeite eine Aehnlichkeit ergeben, welche auf die gleichen fortwirkenden Naturkräfte ſchließen läßt.

Und in der That ſind diejenigen Weltkörper, die uns eine nähere Prüfung geſtatten, in ihrer allgemeinen Geſtalt gleich. Sie weichen alle von der Kugelgeſtalt nur wenig ab, ſind an den Rotationspolen abgeplattet, am Aequator erhöht, in Folge der mechaniſchen Rotationsbewegung, und wir können ſogar auf dem Wege des Experimentes, wenn wir ähnliche Verhältniſſe herſtellen, zu ähnlichen Reſultaten im Studierzimmer gelangen.

Ohne uns in weitere Einzelnheiten einzulaſſen, entnehmen wir ſchon aus dieſen Thatſachen, daß die Geſtalt und Entwicklung eines Körpers von den Kräften abhängig iſt, welche auf denſelben wirken, und daß, wenn der Körper in ſeiner Zuſammenſetzung und in ſeinen materiellen Theilen gleich einem anderen iſt, ſeine Geſtalt und Entwicklung derjenigen dieſes anderen gleich ſein werden, weil die Naturkräfte die nämlichen und nach denſelben Geſetzen auf beide Körper Einfluß nehmen.

Es iſt demgemäß nicht nöthig, daß ein Körper aus dem anderen entſtanden ſein müſſe, und es hängt überhaupt die Geſtalt und Entwicklungsfähigkeit des einen nicht von jenen des anderen ab, ſondern nur von der Gattung der Materie und von den auf dieſelbe wirkenden Kräften.

Die Geſetze, welche das Weltall beherrſchen, ſind in jedem ſeiner Theile gleich giltig und einflußreich, und das Staubkorn auf der Erde folgt keinen andern Kräften, bewegt ſich und geſtaltet ſich in keiner anderen Weiſe, als es Weltkörper in gleichen Verhältniſſen vermöchten.

Der Wirbel, in welchem der Staub gedreht wird und der die Lufttheilchen in drehende Bewegung versetzt, ist in seinen Hauptmomenten, dem Wirbel gleich, der Hunderte von Meilen im Durchmesser besitzt und als Orkan bezeichnet wird.

Die Bewegung der Körper, sie mögen der organischen oder unorganischen Welt angehören, sie mögen lebende oder todte Gebilde betreffen, ist denselben Gesetzen unterworfen und muß daher gleichartige Kennzeichen enthalten, welche auf diese Gesetze mit Sicherheit schließen lassen. Ein Körper, welcher z. B. sich auf einer schiefen Ebene nach aufwärts bewegen soll, muß seinen Schwerpunkt nach vorne gegen die Höhe bringen und umgekehrt bei der Bewegung nach abwärts.

Soferne also ein Körper durch eigene Kraft bergauf gehen soll, kann er nur dann sich auf der schiefen Ebene im Gleichgewichte erhalten, wenn er entweder seinen Schwerpunkt so weit nach vorne bringt, um denselben auf seine Unterlage in der Richtung der Schwerkraft gravitiren zu lassen, oder wenn der Körper selbst durch eine andere Kraft unterstützt wird. Geschieht das nicht, so fällt er um und sucht sein Gleichgewicht in anderer Lage zu erlangen.

Wenn also ein Mensch oder ein Thier einen Berg ersteigt, so muß sich der Körper nach vorne gegen die Höhe neigen und soll die Möglichkeit des Ersteigens gegeben sein, so müssen seine Kräfte in gleicher Weise wirksam, folglich ähnlicher Natur sein, auf ähnliche Weise wirken, also durch ähnliche Organe vermittelt werden. Welche Gestalt immer das Thier besitzt, welches den Berg zu besteigen hat, dasselbe bedarf der Hilfsmittel, um sich fortzubewegen, sei es nun, daß es Füße besitzt und auf denselben seinen Stützpunkt findet, oder eine sonstige Muskelkraft, welche in Verbindung mit vermehrter Reibung oder mit Stützapparaten, demselben die Möglichkeit verleiht, Stützpunkte seiner Bewegung, die Angriffspunkte seiner Kraft, um die Last fortzubewegen.

Bei gleichartigen Thieren, zum Beispiel solchen, welche sich der Füße bedienen, wird die Vertheilung der Hilfsmittel der Bewegung, also vor Allem das Muskelsystem um so ähnlicher sein müssen, wenn derselbe Zweck erreicht werden soll, als die Anzahl der Füße, deren es sich bedienen kann, eine weniger verschiedene ist. In jedem Falle wird aber die Vorwärtsbewegung eines Fußes bei allen mit Füßen versehenen Thieren eine ähnliche sein müssen, daher das Muskelsystem ebenfalls ähnlich.

Soll ein lebendes Gebilde die Dinge der Außenwelt in ſich aufnehmen können, ſo müſſen ſeine Organe in ähnlicher Weiſe gebildet ſein, auf denſelben Geſetzen beruhen. Sein Auge, ſein Ohr, ſein Geruchsſinn, ſein Geſchmacksſinn müſſen in gleicher Weiſe, das heißt auf gleichen Grundlagen zu Stande gekommen, alſo aus gleichen Kräften nach denſelben Geſetzen entſtanden ſein. Sie werden nur dadurch eine Unähnlichkeit erfahren, wenn die Zuſammenſetznng der Materie bei denſelben eine andere iſt.

Wie die Weltkörper im Raume aus der allgemeinen Materie des Weltalls nach denſelben Geſetzen entſtanden ſind, ſo ſind wieder alle Weſen dieſer Erde aus derſelben hervorgegangen. Ihr Leben, ihr Daſein, ihre Erhaltung und Entwicklung ſind nur für dieſe Erde und nach den Bedingungen des Lebens, welches ſie bietet, möglich.

In ihr müſſen alſo auch alle Keime des Lebens und ſeiner Erhaltung geſucht werden. — Dieſe Keime befolgen aber in ihrer Entſtehung ſowohl wie in ihrer Entwicklung die Richtung, welche durch die beſtehenden Geſetze gegeben iſt, ſie können von dieſer nicht abweichen, es wäre denn, wir wollten annehmen, daß für jedes entſtehende Gebilde eigene Geſetze walten ſollten, was wir nirgends beſtätigt finden.

Gewiſſe Aehnlichkeiten zwiſchen den ſich entwickelnden Weſen müſſen alſo in ſo ferne beſtehen, als die Keime unter einander ähnlich ſind und als die Bedingungen ihrer Entwicklung ebenfalls eine Aehnlichkeit unter ſich aufweiſen. Aus dieſen Aehnlichkeiten aber auf ein Entſtehen der einen aus den anderen ſchließen wollen, iſt durch keine Thatſachen gerechtfertiget, wenn auch für den Gedanken nicht völlig ausgeſchloſſen.

Es kann wohl keinem Zweifel unterworfen ſein, daß die lebenden Körper dieſer Welt Veränderungen in ihrer Geſtalt erleiden, ſo ferne ſie in andere Lebensbedingungen verſetzt werden. Dieſe Veränderungen können aber niemals von der Art ſein, um die Grundprincipien, auf welchen die Keime ſich gebildet haben, zu verändern. Die Einheit, zu welcher alle materiellen Gebilde zurückkehren, iſt jedenfalls die Erde in ihrer Totalität. Sie ſind Theile dieſer Erde, hängen mit ihr und ihrer geſetzlichen Thätigkeit zuſammen, finden in ihr ihre Verbindung und Verſchmelzung und enthalten als Theile dieſer Erde wieder Keime zu fernerer Erneuerung oder Umbildung nach den auf ſie wirkenden Geſetzen.

Bei dem Umstande als die Gesetze der materiellen Bewegung gleich sind, die Schwerkraft z. B. in gleicher Weise wirkt, das Licht, die Wärme, die Luft, das Wasser, Electricität und Magnetismus in keiner anderen Weise für die einen wie für anderen Gebilde zusammengesetzt sind und immer nach denselben Gesetzen Einfluß nehmen, kann ein Unterschied des Resultates dieses Einflusses nur in der Zusammensetzung dieser Gebilde oder in letzter Auflösung ihrer Keime bestehen, wonach also bei Verschiedenheit der Keime auch die Verschiedenheit der Organismen eintreten muß.

Ueberall aber, wo die Keime ähnlich sind, werden die Organismen unter einander ähnlich sein müssen.

Bei gleichen Keimen müssen dann Verschiedenheiten eintreten, wenn die Bedingungen der Entwicklung nicht dieselben geworden sind, diese verschiedenen Bedingungen können aber nur die Entwicklung, niemals die Keime selbst beeinflussen. Daraus würde auch hervorgehen, daß, wo Bedingungen des Lebens wieder eintreten, welche sie früher besaßen, die Organismen sich diesen letzteren gemäß wieder so gestalten werden, wie sie es ehemals unter denselben Bedingungen gewesen. Es geht aber auch ferner hervor, daß, wo unter denselben Bedingungen des Lebens die Gestalt und die Entwicklung der Organismen verschieden erhalten bleiben, diese Verschiedenheit der Verschiedenheit der Keime zuzuschreiben ist. Es mag sein, daß unter gesetzmäßigen Einwirkungen, von welchen wir keine Kenntniß haben, der eine Keim in einen anderen übergehen könne, das heißt, daß aus dem einen Keime durch Hinzutreten anderer Elemente ein anderer hervorgehen könne, soferne aber aus einem Keime nach bestimmten Gesetzen, welche für alle giltig sind, ein Gebilde hervorgegangen ist, kann aus diesem kein anderes Gebilde anderer Art hervorgehen, als derjenigen, welcher es angehört und die im Keime schon vorgezeichnet war.

Ich nehme also an, daß ein Uebergang der Arten eine Unmöglichkeit ist, wenn ich auch zugeben muß, daß unsere gegenwärtige Bezeichnung der Arten vielleicht unvollständig ist und daß wir heutzutage einen Artunterschied noch dort erblicken, wo derselbe vielleicht nur scheinbar ist und bei näherer und gründlicherer Untersuchung verschwinden würde.

Indeß spricht Vieles auch dafür, daß selbst innerhalb einer Art solche Verschiedenheiten auftreten, welche von den Lebensbedingungen allein nicht abhängig sein können, da wir den Ueber-

gang einer Raſſe in die andere vielleicht begreifen, aber niemals im Großen und Ganzen zu ergründen und durch die Erfahrung zu beſtätigen im Stande waren.

Die Raſſe erhält ſich durch Vererbung zu ſehr, daß ſie überall ſichtlich zu Tage tritt, und wenn auch kleine Veränderungen derſelben innerhalb ſehr enger Grenzen durch Veränderung der Lebensbedingungen und Abſchließung gegenüber anderen Theilen derſelben Art außer Zweifel ſtehen, ſo ändert ſich denn doch niemals der Typus dieſer Raſſe und vererbt ſich ſelbſt in Miſchlingen fort.

Ich glaube übrigens, daß vor Allem die Nothwendigkeit vorliegt, die Verſchiedenheiten innerhalb derſelben Art zu erklären, bevor man es wagen kann, Beſtimmtes über den Zuſammenhang der verſchiedenen Arten abzuleiten.

Wir können zur Kenntniß dieſes Zuſammenhanges nur mittelſt der inductiven Methode gelangen. Die Deduction aus Analogien iſt und muß ſolange fehlerhaft ſein, als wir beſtimmte allgemeine Thatſachen nicht nachzuweiſen vermögen. Ein Vermengen der inductiven mit der deductiven Methode führt aber zu einem Labyrinthe, aus welchem für den Menſchen kein Ausweg vorhanden, insbeſondere wo der Verſtand nicht vorherrſcht und die Phantaſie nicht Mittel, ſondern Zweck wird.

Die Thatſachen, welche Darwin zuſammenſtellt und die für die Abſtammung des Menſchen von einer niedrigeren Form zeugen ſollen, ſind für mich nur Beweiſe, daß der Menſch wie die übrige Thierwelt überhaupt nach Geſetzen entſtanden und ſich entwickelt hat, welche für die ganze Natur gleich wirkſam ſind. Demgemäß kann der Menſch nicht anders gebildet ſein als die übrigen Säugethiere und es können in der That die Knochen ſeines Skelettes mit den entſprechenden Knochen eines Affen oder einer Fledermaus oder Robbe verglichen werden, ebenſo ſeine Muskeln, Nerven, Blutgefäße und Eingeweide. Selbſt das Gehirn, dieſes bedeutungsvollſte aller Organe, folgt denſelben Bildungsgeſetzen, und es iſt begreiflich, daß, wo dieſelben Kräfte zur Bildung eines ähnlichen Organismus thätig waren, die ähnlichen Formen ſich wieder finden müſſen und daß alſo auch, was das Gehirn betrifft, jede weſentliche Spalte und Falte in dem Gehirne des Menſchen ihr Analogon in dem Gehirne des Orang finden müſſe.

Aus diesen Thatsachen geht aber noch nicht hervor, daß der Mensch aus anderen Thiergattungen entstanden sein müsse, wiewohl dies, streng genommen, nicht ausgeschlossen werden kann.

Würde man, mit Darwin gehend, den entgegengesetzten Fall in's Auge fassen, in welchem zwei Organismen verschiedene Herkunft bezeugen, so müßte auch angenommen werden, daß für jeden dieser Organismen verschiedene Gesetze vorwalten mußten, was absurd wäre. Denn besteht einmal ein Gesetz, so wirkt es dort überall, wo die Materie den Kräften, welche wirksam sind, einen Angriffspunkt gestattet.

Wo Knochensubstanz im Keime vorhanden gewesen, da wird sich der Knochen in derselben Weise bilden müssen. Denn die Ausscheidung und Verdichtung der Elemente, welche den Knochen bilden, der in Verbindung mit anderen Bildungen desselben Organismus einem bestimmten Zwecke einer gleichartigen Arbeit entspricht, können wohl für das Thier wie für den Menschen keine eigenthümlichen sein, sonst müßten für den Menschen andere Gesetze gelten als für das Thier, was nicht der Fall ist.

In der That muß der Knochen so gebildet sein, um die Bedingungen des Baues und der Erhaltung, sowie der Bewegung erfüllen zu können. Es muß also dieser Knochen widerstandsfähig sein, er muß in seiner Struktur dem Schwerpunkte des Gebäudes einerseits und der Bewegung andererseits angepaßt sein, er muß aber überhaupt allen Bedingungen des Lebens entsprechen, also die Anpassung der Muskeln, die Bewegungen und die Bildung des Blutes, der Säfte und Gase zulassen, welche zu diesem Organismus gehören und seine Lebens- und Bewegungsfähigkeit bedingen.

Das Gleichgewicht des Körpers in allen seinen Lagen, welche derselbe anzunehmen befähigt ist und das zweifelsohne dem Gebilde seine Form und Dichtigkeit, seine Arbeit und sein Leben vorschreibt, seine Thätigkeit überhaupt bedingt, ist für alle Körper denselben Gesetzen unterworfen.

Die Functionen des Lebens gehen für einzelne Gruppen von Thierclassen in demselben Mittel in der Luft oder im Wasser vor sich, sie sind denselben äußeren Einflüssen unterworfen und wo gleiche oder ähnliche Zustände eintreten, da müssen gleiche mechanische oder chemische Operationen vor sich gehen. So muß die Bildung des Blutes überall dieselbe sein und die Störungen

in dieſer Bildung können, ſoferne ſie durch äußere oder innere Einflüſſe hervorgerufen werden, keine Verſchiedenheiten principieller Natur aufweiſen. Die Reſpiration wird ſomit in ähnlicher Weiſe vor ſich gehen und die Organe, welche dieſelbe vermitteln, müſſen ebenſo ähnlich ſein. Verdichtete oder verdünnte Luft wird auf den Organismus in ähnlicher Weiſe einwirken. Die Einathmung ſchädlicher Gaſe, die Ausübung einer ungewöhnlichen Arbeit, ſei es in poſitivem oder in negativem Sinne, überhaupt die Störung des Gleichgewichtes in den Functionen oder in der mechaniſchen Struktur, wird daher dieſelben Störungen des Lebens zur Folge haben, dieſelben Krankheiten erzeugen.

Die mit ähnlichen Organen ausgeſtatteten Gebilde erhalten alſo ähnliche Formen, die ähnlichen Formen ſetzen eine ähnliche Arbeit voraus, die Störung der ähnlichen Functionen hat ähnliche Krankheiten zur Folge.

Was für die Luft geſagt wurde, gilt auch für das Waſſer und für die Organismen, welche darin zu leben beſtimmt ſind.

Aber zwiſchen beiden beſteht wieder eine Aehnlichkeit. Denn für alle Organismen gilt das Geſetz der Schwere, für alle ſind die dynamiſchen Geſetze geltend, für alle ſind die Geſetze der Herſtellung des Gleichgewichtes in den Lebensfunctionen Lebensbedingung.

Gewiß iſt, daß der äußere Druck der von innen herrührenden Expanſion des lebendigen Organismus das Gleichgewicht hält und daß, wo dieſes Gleichgewicht geſtört wird, auch die Lebensfunctionen geſtört ſind. Die lebenden Organismen müſſen demnach in der Erzeugung von Wärme und von Gaſen eine dem äußeren Drucke entſprechende Arbeit verrichten und zu dieſer Arbeit ähnliche Organe beſitzen.

Aus dem Allen geht hervor, daß die Aehnlichkeit der Organismen nothwendigerweiſe ſtattfinden muß und daß ſie, dem allgemeinen Grundſatze nach, bei gleichen oder ähnlichen Urſachen gleiche oder ähnliche Folgen aufweiſen muß. Die principielle Aehnlichkeit geht alſo nicht aus der Abſtammung des Einen vom Anderen nothwendig hervor, ſondern aus der Gleichheit der wirkenden Geſetze und aus der Aehnlichkeit der Lebensbedingungen, welche die Bildung und Entwicklung der Organismen möglich gemacht haben.

Man kann alſo nicht ſagen, der Menſch gleicht in den Haupttheilen ſeines Baues dem Orang, darum iſt der Menſch

als vollkommeneres Geschöpf vom Affen abzuleiten, sondern die Bedingungen der Entstehung und Entwicklung des Menschen und des Affen waren ähnlich und daher mußten sie bei dem Vorwalten gleicher Kräfte und Naturgesetze in ihrem Baue ähnlich werden. Demgemäß ist es auch naturgemäß, daß es überhaupt kaum möglich sein mag, die enge Uebereinstimmung im allgemeinen Bau, in der feinen Struktur der Gewebe, in der chemischen Zusammensetzung und in der Constitution zwischen dem Menschen und den höheren Thieren, besonders den anthropomorphen Affen, zu übertreiben.

Damit soll indeß nicht bewiesen werden, daß der Mensch nicht von solchen Affen abstammt. Dieser Vorgang im Haushalte der Natur ist immerhin möglich, aber es sollten bei den aufzustellenden Beweisen dieser Hypothese die naturwissenschaftlichen Factoren nicht außer Acht gelassen werden, welche bei jedem Organismus nothwendigerweise berücksichtigt werden müssen, wenn es sich um dessen Bau, um dessen Struktur und um dessen Arbeitsleistung handelt.

Was den menschlichen Embryo betrifft, so kann daraus wohl kaum ein Beweis für dessen Identität mit jenen anderer Thiergattungen hergestellt werden. Unsere Sinne und unsere Instrumente, sowie unsere Untersuchungen werden niemals so weit reichen, um bis in die kleinsten Einzelnheiten der mechanischen und chemischen Zusammensetzung des Embryo auf einer frühen Stufe, im Vergleiche zu jenen des Embryo anderer Wirbelthiere, einzudringen. Das Erkennen der Struktur und der Substanzen, aus welchen ein solcher Embryo besteht, ist immerhin ein menschliches, daher beschränktes, und wie uns die Vervollkommnung unserer astronomischen und physikalischen Instrumente immer neue Erscheinungen und Thatsachen erkennen läßt, so dürfte es wohl auch in diesem Falle anzunehmen sein, daß die Vervollkommnung der Hilfsmittel und des menschlichen Geistes zu vollkommener Einsicht auch in die Struktur des Embryo führen werde. Heutzutage ist es noch gewagt, eine Gleichheit anzunehmen, die eben nur eine solche für die Hilfsmittel und Werkzeuge ist, welcher wir uns zu bedienen im Stande sind.

Die Aehnlichkeit der Struktur und Beschaffenheit des Embryo führt uns aber vorläufig dahin, zu behaupten, daß die Functionen des sich daraus entwickelnden Organismus ähnlich sein werden,

daß alſo auch die Entwicklung der einzelnen Organe aus dem Embryo aus dem Grunde eine ähnliche ſein müſſe, weil der ſich daraus entwickelnde Organismus ähnliche Functionen zu verrichten haben wird.

Aber auch in dieſem Falle iſt man nicht berechtigt zu behaupten, daß die Aehnlichkeit des Embryo ein Beweis für die Abſtammung des einen Organismus von dem andern ſein könne, ſondern, daß auf ähnliche Organismen gleiche Naturgeſetze wirken und eine ähnliche Entwicklung bedingen. Eine große Schwierigkeit iſt freilich immer vorhanden, wenn man zu erklären verſuchen will: in welcher Weiſe ſich die Aehnlichkeit der Entſtehungs-Bedingungen hergeſtellt hat oder warum der Endzweck des im Keime entſtehenden Organismuß in der Entwicklung ein anderer wird, warum z. B. ſich aus einem Keime ein Menſch, aus dem andern ein Thier hat entwickeln können, welchem Urgrunde die Eintagsfliege und welchem der Elefant ihr Leben verdanken, wie der unſcheinbare Schleimkörper auf dem Meere und der Wallfiſch entſtehen konnten.

Im Waſſer, wie in der Luft und zwar unter allen uns erkennbaren Verhältniſſen finden wir das Leben von Organismen, von den unvollkommenſten kaum von der unorganiſchen Materie unterſcheidbaren Thieren oder Pflanzen, bis zu den für unſer Verſtändniß erkennbaren vollkommenen Organismen, welche zu einer größeren Arbeitsleiſtung ihrer vervielfältigten oder ausgebildeteren Organe fähig ſind.

Das Eine iſt gewiß: der Erdkörper beſitzt die Fähigkeit Organismen zu erhalten, ſie ſind ſein unbeſtreitbares Eigenthum, ſie ſind mit ihm als Theile ſeines Daſeins verbunden, ſie hängen alſo von ſeinem Beſtehen unmittelbar ab, ſie gehören zu ſeiner Lebensfähigkeit im Weltalle.

Die große Einheit, welcher wir mit allen auf dieſer Erde vorkommenden Einzeltheilen angehören, iſt alſo dieſe Erde ſelbſt. — Sie iſt aus einer Materie entſtanden, die einer Umformung nach beſtimmten Geſetzen fähig iſt, welche eben ihr Leben bedingt. Sie hat ſich in drei große Abtheilungen geſchieden, in feſte, in flüſſige und in gasförmige Geſtalten, welche mit einander in inniger Verbindung und in immerwährendem Uebergang ſtehen.

Die Umformung ſchreitet in dieſen Theilen fortwährend vor. So wirken die Kräfte in den feſten Theilen, ſobald dieſelben zu

einander oder zu den flüssigen oder gasförmigen in Verbindung treten, in chemischer oder mechanischer Weise dergestalt, daß andere Erscheinungen zu Tage treten und jeder Augenblick ist dem Vorhergehenden in der Gestalt und Außenseite der einzelnen Gebilde dieser Erde unähnlich und demnach immer wiederkehrenden Umformungen in unendlicher Mannigfaltigkeit ausgesetzt.

Die Materie, aus welcher dieser ewige Wechsel der Gestalten hervorgegangen, ist eine gewesen, aber in ihr waren alle Keime enthalten, welche zur Bildung dieser Gestaltungen beitrugen, und alles organische und unorganische Gebilde stammt in letzter Auflösung von dieser Urmaterie ab, welche in sich die Bedingungen des Lebens enthielt, sobald die Naturkräfte, der Schöpfungsodem auf dieselbe wirkten.

Das Geheimniß des Entstehens der Materie, sowie ihrer Eigenschaften und Fähigkeiten, das ebenso große des Entstehens und Wirkens der Kräfte nach unwandelbaren Gesetzen, welche beide in so inniger Verbindung stehen, daß sie getrennt gar nicht gedacht werden können, wird dem Menschen, so lange er Mensch ist, nach unserer Auffassung stets verhüllt bleiben. — Aber die Wirkung dieser Kräfte auf die nun geballte Materie können wir ermessen und nach diesen Wirkungen läßt sich mit großer Wahrscheinlichkeit vorausſehen, ja mit menschlicher Bestimmtheit festsetzen, daß die Körper des Weltalls nach einem und demselben Principe entstanden sind oder vielleicht noch entstehen, daß die Verhältnisse ihrer Bildung dieselben sind, daß also die Umformungen ihrer Theile in derselben Weise principiell vor sich gehen werden, daß demnach die Gebilde auf ihrer Oberfläche nach denselben Gesetzen und aus der gleichartigen Materie entstanden, gleiche Erscheinungen bieten müssen, daß diese Bildungen und Umformungen wie auf der Erde, so auch auf anderen Weltkörpern das Leben in gleicher Weise zur Folge haben, daß also endlich die unter gleichen oder ähnlichen Umständen entstehenden Gebilde, gleich oder ähnlich sein müssen.

Epidemiſche Krankheiten und Luftſtrömungen.

Vielfache Beobachtungen weiſen darauf hin, daß die Peſt und die epidemiſchen Krankheiten überhaupt, in zweierlei Weiſe aus verſeuchten Gegenden in andere übertragen werden können: durch den Verkehr von Menſchen, Thieren und Gegenſtänden aller Art oder durch Luftſtrömungen. Die Uebertragung ſolcher Krankheiten in der Richtung fließender Gewäſſer ſchließt ſich inſofern an jene durch Luftſtrömungen an, als in der That die unterſten das Waſſer berührenden Luftſchichten mit der Strömung weiter bewegt werden, wobei übrigens die Möglichkeit der Verſeuchung des Waſſers ſelbſt nicht ausgeſchloſſen bleiben dürfte.

Der Unterſchied in der Uebertragungsfähigkeit oder im Charakter der verſchiedenen epidemiſchen Krankheiten mag darin beſtehen, daß die einen mehr, die anderen weniger contagiöſer Natur ſind, daß in dem einen Falle die Krankheitskeime in größerem, in dem andern in kleinerem Maße der Oertlichkeit, der Perſon oder dem Gegenſtande anhaften und ſo zu ſagen eine verſeuchte Lufthülle von geringerer oder größerer Ausdehnung bilden, in welcher ſie Nahrung und Entwickelung finden.

Gelangen Menſchen oder Gegenſtände in den Wirkungskreis einer ſolchen verſeuchten Lufthülle, ſo werden dieſelben je nach der Aufnahmsfähigkeit, welche ſie beſitzen, mehr oder weniger inficirt und können ſich die Krankheitskeime auch an ihnen weiter entwickeln und vermehren. Dieſe Aufnahmsfähigkeit iſt auch für die jene verſeuchte Hülle umgebende Luft möglich und insbeſondere dort zu gewärtigen, wo feuchte Wärme derſelben innewohnt und organiſche Subſtanzen in ihr ſchwebend erhalten werden, welche der Entwickelung jener Krankheitskeime förderlich ſind.

Die wünſchenswerthe Beſeitigung der Uebertragung und Fortpflanzung der Krankheitskeime wird alſo dadurch ermöglicht ſein, daß die directe oder indirecte Berührung mit den verſeuchten Lufthüllen vermieden wird, daß die verſeuchte Luft durch andere geſunde in bleibender Weiſe erſetzt werden kann und daß endlich Einrichtungen getroffen werden, welche die Aufnahmsfähigkeit, Entwickelung und Fortpflanzung von ſolchen Krankheitskeimen verringern.

In Bezug auf die Uebertragung von Krankheiten im Wege des Verkehrs, also der Berührung mit verseuchten Menschen oder Gegenständen, greift man zu Absperrungsmaßregeln gegenüber den verseuchten Gebieten, welche in so weit wirksam sind, als die Seuchenherde geringere Ausdehnung besitzen oder die Verkehrsmittel und Wege genau überwacht werden können, wie das zum Beispiel bei der Schifffahrt der Fall ist.

Immerhin bleibt es sehr schwierig, jedwedes lebende Wesen oder jeden Gegenstand so abzusperren, daß keine Verbindung aus den verseuchten Gebieten nach außen hergestellt werden kann.

Schon die Luftströmungen tragen je nach ihrer Stärke und Ausdehnung, wenn auch sehr kleine, doch mit Menschen und Gegenständen in Berührung tretende materielle Theile mit sich, und sind ein nicht zu überwachendes Verkehrsmittel für letztere. Wir sind jedoch nicht im Stande, diesen Naturerscheinungen entgegenzutreten, mindestens in der Art nicht, daß dadurch eine wesentliche Veränderung ihrer Richtung und Stärke herbeigeführt werden könnte.

Möglich ist es aber, solche Einrichtungen zu treffen, welche die Aufnahmsfähigkeit und Entwickelung der Krankheitskeime verringern und die heutzutage allgemein als nothwendig angesehen werden, auch bisher schon die wirksamsten Mittel zur Hand gegeben haben, um besonders in großen Städten den Gesundheitszustand zu verbessern. Wir werden auf diese nicht weiter eingehen, als eben unser Gegenstand es erfordert, indem wir dieselben als bekannt und anerkannt voraussetzen.

Aber eine Seite dieser Einrichtungen ist unseres Erachtens noch wenig berücksichtigt und sie betrifft nicht so sehr die Entfernung aller derjenigen Stoffe unseres Bodens, welche unserer Gesundheit schädlich werden, indem sie die Luft, welche wir einathmen, verderben und mit Krankheitsstoffen erfüllen — als die Reinigung der einzuathmenden Luft durch Herbeiführung localen Luftwechsels, also durch Erzeugung localer Luftströmungen, welche die verseuchte Luft entführen und durch bessere ersetzen. Die gesundeste, reinste Luft, welche zu diesem Ende benutzt werden sollte, wäre jene höherer Regionen. Sie wird uns unter gewöhnlichen Verhältnissen nur außerordentlich langsam zugeführt, weil über einander liegende Luftschichten nur dann einen Ausgleich mit einander eingehen, wenn verhältnißmäßig sehr bedeutende Stö-

rungen des Gleichgewichtes in der Dichtigkeit derſelben eintreten, was in manchen Jahreszeiten und gerade in den gefährlichſten, ſelten in ausgiebiger Weiſe ſtattfindet. — Auch kommen eigentliche verticale Strömungen der Luft in der Art wie die horizontalen nicht vor, der Luftwechſel in verticaler Richtung geſchieht vielmehr in Folge von Verſchiebungen und Schwingungen der Lufttheilchen, welche den Ausgleich vermitteln.

Wie dem aber auch immer ſei, gewiß iſt, daß wo Störungen des Gleichgewichts in der Dichtigkeit der übereinander lagernden Luftſchichten ſtattfinden, ein Ausgleich in der Richtung von oben nach unten oder umgekehrt herbeigeführt werden muß. Es kann alſo dem Zweck, den wir erreichen wollen, dadurch näher gerückt werden, daß wir eine Verminderung oder eine Vermehrung der Luftdichtigkeit veranlaſſen und zwar an Orten, wo ein Luftwechſel erforderlich erſcheinen mag. Die Krankheitskeime dürften nach allen bisher gemachten Erfahrungen vorzugsweiſe in den unterſten feuchten Luftſchichten, in welchen wir leben, ſich aufhalten und ſich um ſo eher entwickeln und fortpflanzen, als die Luft dieſer Schichten unrein, mit organiſchen, faulenden und gährenden Subſtanzen geſchwängert iſt.

Einen Beweis dafür, daß dieſe Krankheitskeime in den unterſten Luftſchichten ſich aufhalten und gedeihen und wohl auch entſtehen, liefert die Beobachtung, daß ſowohl bei großer Kälte als bei eintretender trockener Hitze epidemiſche Krankheiten von ihrer Intenſität verlieren. Abgeſehen von der größeren oder geringeren Entwickelungsfähigkeit der Krankheitskeime unter extremen Temperaturverhältniſſen, iſt die Kälte durch Zufluß von Luft aus anderen und höheren Regionen veranlaßt, im zweiten Falle der Luftwechſel durch Auflockerung der unteren Luftſchichten und Ausdehnung derſelben nach oben gefördert, wobei das Zuſtrömen neuer Luft bedingt iſt. In beiden Fällen findet ein Ausgleich der Dichtigkeit und mit demſelben ein Luftwechſel ſtatt, welcher die Krankheitskeime nach anderen Regionen entführt, wo der für ihre Entwickelung wahrſcheinlich nothwendige Feuchtigkeitsgrad der Luft nicht vorhanden iſt und wo ſie unſchädlich werden.

In jedem Falle werden in Folge ſolcher Ausgleiche einerſeits Beſtandtheile der Luft wieder zugeführt, welche ihr an bewohnten Orten durch Verbrauch entzogen wurden, und andererſeits andere ſchädliche Gaſe entfernt. Die angeführten Vorgänge

hängen indeß von Luftzuständen und Temperaturverhältnissen ab, welche zwar auf erkennbaren Gesetzen der Luftbewegungen beruhen, die aber von unserem Willen unabhängig bleiben und ebenso wohl günstige wie ungünstige Verhältnisse herbeiführen könnten.

Schon in den ältesten Zeiten ist man so zu sagen instinctmäßig auf den Gedanken gekommen, durch angezündete Feuer den epidemischen Krankheiten Einhalt zu thun, wenigstens die bestehenden Luftverhältnisse zu verbessern.

Dieser Gedanke hat zweifelsohne seine volle Berechtigung, weil örtlich die unteren Luftschichten ohne Zuführung von Feuchtigkeit erwärmt, ausgedehnt und in die Höhe getrieben werden, wodurch eine Circulation der Luft herbeigeführt ist, welche einen Luftwechsel zwischen den übereinander liegenden Luftschichten veranlaßt, auch wohl die verseuchte Luft dem Feuer zum Theile zuführen mag, wo die schädlichen Keime verbrannt oder zerstört werden. Darin besteht die reinigende Kraft des Feuers, welche wir mit Recht so oft gerühmt finden. Leider ist aber die Erzeugung solcher localer Luftdrucksverminderungen durch eine, wenn auch begrenzte Erwärmung unterster Luftschichten nicht immer dort möglich, wo die intensivsten Krankheitserscheinungen auftreten, die den Keimen neue Nahrung und Entwicklung sichern. Auch ist es fast unmöglich, bei Epidemien Feuer von solcher Ausdehnung und Dauer zu veranstalten, um dadurch erhebliche und durchgreifende Verbesserungen der Luftzustände nach allen Richtungen zu erzielen.

Gleichwohl sollten solche Säuberungsfeuer nicht ganz außer Acht gelassen werden, besonders in geschlossenen Localitäten. Wie nützlich solche Emanationen trockener Wärme sind, zeigt sich zum Beispiel bei dem Maschinenpersonale und namentlich bei den Heizern auf Schiffen und in relativ geschlossenen Räumen, welche bei Epidemien im Allgemeinen bessere Gesundheitsverhältnisse aufweisen als ihre Umgebung. Die Verbrennung der Todten, insbesondere auf Schlachtfeldern oder bei herrschenden epidemischen Krankheiten, verbindet den doppelten Zweck der Zerstörung von Verwesungskörpern und jenen des Luftwechsels, so daß dieselbe nicht genug anempfohlen werden kann. Eine andere Art, den Luftwechsel zu förden, besteht in der sogenannten Ventilation. Dieselbe ist zwar auch in horizontaler Richtung von Vortheil,

aber nur dann wirklich wirksam, wenn sie einen Luftwechsel von oben nach unten oder umgekehrt herbeiführt.

Diese Ventilation besteht vorzugsweise in der Einführung solcher Einrichtungen, welche eine Abfuhr unterer verdorbener und eine Zufuhr oberer reinerer Luft zur Folge haben, also in einem Systeme, welches durch Saug- und Druckmaschinen activirt wird und, durch Dampf unterstützt, fortwährend in Anwendung stehen kann.

In Wien besteht, wenn wir gut unterrichtet sind, seit einigen Jahren ein kleineres Spital, welches in den unteren Räumen des Gebäudes eine solche Maschine aufgestellt besitzt, durch deren Thätigkeit die Auffaugung der verdorbenen Luft in den Krankensälen bewirkt wird und das Zuströmen der äußeren besseren Luft stattfindet. Es sollen in diesem Spitale besonders die typhösen Krankheitserscheinungen gemildert sein und es kann nicht zweifelhaft erscheinen, daß dadurch den Infectionen Einhalt gethan wird. Ob derlei Einrichtungen noch anderswo bestehen und warum sie überhaupt nicht allgemeinen Eingang gefunden, wissen wir nicht zu beurtheilen, gewiß ist es jedoch, daß sie besonders in jetziger Zeit volle Beachtung verdienen.

Bei Einführung solcher Maschinen für Luftwechsel wäre indeß sorgsam darauf zu achten, daß die ausgepumpte oder ausgetriebene inficirte Luft, sei es durch Glühröhren geführt, sei es auf chemische Weise, vollständig gereinigt werde, wenn es nicht möglich sein sollte, dieselbe so hoch abzuführen, daß jede Ansteckungsgefahr für die Umgebung beseitigt wird.

Wollte man hingegen durch Zufuhr von Luft einen aufwärts strebenden Strom in der inficirten Oertlichkeit erzeugen, so müßte die eingeführte Luft rein sein, am besten aus höheren Regionen herbeigeschafft werden.

Diese Maßregeln, welche, so geringfügig sie auch erscheinen mögen, dennoch sehr wirksam und die einzigen sind, deren wir uns zur Herbeiführung gesunder und zur Verbesserung inficirter Luft bedienen können, sollten nicht allein in Zeiten von Epidemien, sondern auch unter sogenannten normalen Verhältnissen für solche Oertlichkeiten zur Anwendung kommen, wo nicht nur Krankheiten herrschen, sondern auch gesunde Menschen in größerer Zahl sich zu vereinigen pflegen. Es ist ja bekannt genug, wie sehr viel gesunde Luft durch die Athmung in Anspruch genommen und

durch schlechte, ausgeathmete ersetzt wird, als daß es hier nothwendig wäre, näher darauf einzugehen. Und wenn auch heutzutage bei Theaterlocalitäten und in sonstigen Vereinigungsorten Ventilationsapparate mehr oder weniger glücklich angebracht werden, so ist noch lange nicht dieser vernünftige Gedanke für die wichtigsten Anstalten, die Krankenhäuser, fruchtbringend geworden.

Unseres Erachtens sollte keine dieser Anstalten ohne kräftige Ventilationsapparate bestehen und es gesetzlich verboten sein, Räumlichkeiten ohne rationelle Ventilation für Kranke zu benützen. Die für ausgedehnte Anstalten dieser Art zur Förderung des Luftwechsels erforderlichen Dampfmaschinen sind übrigens auch zu anderen nützlichen Zwecken, wie zum Reinigen und Trocknen der Wäsche, also nicht einseitig, verwendbar.

Ebenso sollte keine Fabrik, wo ohnehin Dampf- oder Wasserkraft in Verwendung steht, der Apparate für den Luftwechsel in den Arbeitssälen entbehren und in keinem Falle ohne Ventilationsapparate bestehen dürfen.

Bei Bergwerken, tiefen Schachten und Canälen ist noch heutzutage der Luftwechsel so wenig berücksichtigt, daß selbst dort, wo Dampf- oder Wasserkraft verwendet wird, der geringe Theil derselben, der auf Erneuerung der Luft zu verwenden wäre, nicht verwerthet wird. Dadurch werden Menschenleben geopfert und Unglücksfälle möglich gemacht, welche bei Entführung ungesunder und entzündlicher Gase eine namhafte Verminderung erfahren könnten.

Der Auslauf von Kloakencanälen und überhaupt die Ansammlungen von Unrath in größeren Städten, die Begrabungsstätten von Menschen und Thieren bedürfen der aufmerksamsten Beaufsichtigung und sollten entweder durch Verbrennung der schädlichen Stoffe oder durch Herstellung von wirksamen Luftwechselapparaten für die Lebenden unschädlich gemacht werden.

Man bedenke nur, wie schon die Herstellung von freien, den Luftströmungen zugänglichen Communicationen in großen Städten vortheilhaft sich erwiesen hat und wie segensreich überhaupt die Zuführung gesunder Luft im Allgemeinen wirkt.

Mangelhaft bleibt aber noch immer der Luftwechsel in ungünstiger Lage von Gassen und Stadttheilen. Die Gebäude genießen davon wenig Vortheil und es haben Versuche in Krankenhäusern dargethan, daß selbst bei offenen Fenstern während der

Dauer eines ganzen Tages wohl die Luft der einen, den Fenstern zugewendeten Seite des Krankensaales gereinigt wird, aber die andere Hälfte keine erhebliche Veränderung in den Luftzuständen erfährt und daß nur kräftiger Luftzug Abhilfe zu verschaffen vermag.

Winde werden gleichwohl die Luftänderung in Städten fördern, aber einerseits bringen sie, wie erwähnt, nicht in alle Gassen und umsoweniger in die Häuser ein, welche letztere gewöhnlich sorgsam dagegen verwahrt werden; andererseits bringen sie, nebst anderer Luft, auch in ihr schwebende organische und anorganische Materien, oft von weiter Ferne, herbei und können mit Rücksicht dessen die entgegengesetzte Wirkung äußern und die Gesundheitsverhältnisse schädigen.

Es ist bekannt, daß Luftströmungen, welche über Sumpfgegenden wehen, die Malaria und mit ihr bösartige Fieberkeime bringen, daß solche, die über weite Strecken wüsten oder sandigen Landes streichen, Staub und Sand mit sich führen, welche den Lungen der Menschen verderblich werden können, daß Luftströmungen, die über Seuchenherde ziehen, Krankheitskeime auf gesunde Orte übertragen und diese letzteren inficiren.

Dagegen könnte wohl die Austrocknung des Bodens, die Regelung der Wasserläufe und eine rationelle Bepflanzung der Umgebung in der Richtung, woher Gefahr drohen mag, theilweise Abhilfe bringen, aber die Kosten solcher Maßregeln sind bei großen Städten sehr bedeutend, die Arbeiten nehmen viel Zeit in Anspruch und die Vornahme derselben ist oft mit technischen Schwierigkeiten verbunden, welche nicht immer in glücklicher Weise bewältigt werden. Es dürfte indeß unter allen Umständen und insbesondere bei örtlich auftretenden Epidemien von Interesse sein, zu wissen, in welcher Richtung vom Seuchen- oder Krankheitsherde aus die größte Gefahr für die gesunden Oertlichkeiten mit Rücksicht auf die Luftströmungen droht, in welcher Weise und Richtung die Winde überhaupt wehen.

In dieser letzteren Beziehung ist trotz alles Wissens der jetzigen Zeit, trotz der hohen Culturstufe, welche in Europa erreicht wurde, die Kenntniß des Verhaltens der Luftströmungen nur auf engere Kreise beschränkt, wie denn überhaupt, sowohl in Schule wie im Leben wohl eine umfassende Bildung angestrebt wird, aber gerade diejenigen Fächer verhältnißmäßig vernachlässigt

sind, welche den Boden, auf dem die Menschen leben, die Luft, die sie einathmen, den gestirnten Himmel, den sie bewundern, überhaupt die Zustände und Erscheinungen betreffen, welche auf der Oberfläche der Erde, unter und ober derselben zum Ausdrucke gelangen und unseren Geist und Körper in bedeutender Weise beeinflußen.

Auf die Gefahr hin, Bekanntes zu wiederholen, wagen wir es, hier in kurzen Strichen einige erklärende Bemerkungen über die allgemeinen Luftströmungen einzufügen, welche auch das eben Gesagte beleuchten können.

Das Luftmeer, welches die Oberfläche der Erde umgibt, übt nicht überall gleichen Druck auf seine Unterlage aus, hat nicht überall gleiche Dichtigkeit in gleicher Höhe über dem Meere. Die Luft strebt aber, wie Alles in der Welt, nach einem Ausgleiche der Gegensätze, nach der Erreichung des Gleichgewichtes, das gleichwohl niemals zu Stande kommt.

Wo die Luft dichter geworden ist als in ihrem normalen Zustande, da fließt sie nach den Orten geringerer Dichtigkeit ab, erzeugt Wind, der um so fühlbarer wird, je näher die Orte kleinsten und größten Luftdruckes oder je größer die Unterschiede dieses Luftdruckes für die Einheit der Entfernung sind.

Ein einfaches, sehr bekanntes Experiment an der Thüre eines geheizten gegen ein ungeheiztes Zimmer liefert uns bald den Beweis, daß die erwärmte Luft sich ausdehnt, nach aufwärts strebt, an dem oberen Theile nächst der Decke in das kalte Zimmer abfließt, während am Boden die kalte Luft in das warme Zimmer einströmt. Beiläufig in der Mitte zwischen beiden Strömungen ist eine neutrale Zone, in welcher ein hingehaltenes Licht keine sichtbare Bewegung zeigt.

Mögen die Räume noch so niedrig oder noch so hoch, die Verbindung zwischen ihnen noch so eng oder noch so weit sein, das Resultat wird immer dasselbe bleiben und wird auch dann eintreten, wenn die Höhe eine unendlich große und die Winde der beiden Räume weggedacht würden. Wir wissen, daß die Sonne die bedeutendste Wärmequelle der Erde ist, daß sie ihren größten Einfluß auf die Tropengegenden ausübt, dort, wo sie zweimal im Jahre im Scheitel der beschienenen Orte steht. In Folge dessen bildet sich ein Gürtel größter Wärme am Aequator, in welchem die Luft mehr verdünnt wird und aufwärts strebt als

Dauer eines ganzen Tages wohl die Luft der einen, den Fenstern zugewendeten Seite des Krankensaales gereinigt wird, aber die andere Hälfte keine erhebliche Veränderung in den Luftzuständen erfährt und daß nur kräftiger Luftzug Abhilfe zu verschaffen vermag.

Winde werden gleichwohl die Luftänderung in Städten fördern, aber einerseits bringen sie, wie erwähnt, nicht in alle Gassen und umsoweniger in die Häuser ein, welche letztere gewöhnlich sorgsam dagegen verwahrt werden; andererseits bringen sie, nebst anderer Luft, auch in ihr schwebende organische und anorganische Materien, oft von weiter Ferne, herbei und können mit Rücksicht dessen die entgegengesetzte Wirkung äußern und die Gesundheitsverhältnisse schädigen.

Es ist bekannt, daß Luftströmungen, welche über Sumpfgegenden wehen, die Malaria und mit ihr bösartige Fieberkeime bringen, daß solche, die über weite Strecken wüsten oder sandigen Landes streichen, Staub und Sand mit sich führen, welche den Lungen der Menschen verderblich werden können, daß Luftströmungen, die über Seuchenherde ziehen, Krankheitskeime auf gesunde Orte übertragen und diese letzteren inficiren.

Dagegen könnte wohl die Austrocknung des Bodens, die Regelung der Wasserläufe und eine rationelle Bepflanzung der Umgebung in der Richtung, woher Gefahr drohen mag, theilweise Abhilfe bringen, aber die Kosten solcher Maßregeln sind bei großen Städten sehr bedeutend, die Arbeiten nehmen viel Zeit in Anspruch und die Vornahme derselben ist oft mit technischen Schwierigkeiten verbunden, welche nicht immer in glücklicher Weise bewältigt werden. Es dürfte indeß unter allen Umständen und insbesondere bei örtlich auftretenden Epidemien von Interesse sein, zu wissen, in welcher Richtung vom Seuchen- oder Krankheitsherde aus die größte Gefahr für die gesunden Oertlichkeiten mit Rücksicht auf die Luftströmungen droht, in welcher Weise und Richtung die Winde überhaupt wehen.

In dieser letzteren Beziehung ist trotz alles Wissens der jetzigen Zeit, trotz der hohen Culturstufe, welche in Europa erreicht wurde, die Kenntniß des Verhaltens der Luftströmungen nur auf engere Kreise beschränkt, wie denn überhaupt, sowohl in Schule wie im Leben wohl eine umfassende Bildung angestrebt wird, aber gerade diejenigen Fächer verhältnißmäßig vernachlässigt

sind, welche den Boden, auf dem die Menschen leben, die Luft, die sie einathmen, den gestirnten Himmel, den sie bewundern, überhaupt die Zustände und Erscheinungen betreffen, welche auf der Oberfläche der Erde, unter und ober derselben zum Ausdrucke gelangen und unseren Geist und Körper in bedeutender Weise beeinflußen.

Auf die Gefahr hin, Bekanntes zu wiederholen, wagen wir es, hier in kurzen Strichen einige erklärende Bemerkungen über die allgemeinen Luftströmungen einzufügen, welche auch das eben Gesagte beleuchten können.

Das Luftmeer, welches die Oberfläche der Erde umgibt, übt nicht überall gleichen Druck auf seine Unterlage aus, hat nicht überall gleiche Dichtigkeit in gleicher Höhe über dem Meere. Die Luft strebt aber, wie Alles in der Welt, nach einem Ausgleiche der Gegensätze, nach der Erreichung des Gleichgewichtes, das gleichwohl niemals zu Stande kommt.

Wo die Luft dichter geworden ist als in ihrem normalen Zustande, da fließt sie nach den Orten geringerer Dichtigkeit ab, erzeugt Wind, der um so fühlbarer wird, je näher die Orte kleinsten und größten Luftdruckes oder je größer die Unterschiede dieses Luftdruckes für die Einheit der Entfernung sind.

Ein einfaches, sehr bekanntes Experiment an der Thüre eines geheizten gegen ein ungeheiztes Zimmer liefert uns bald den Beweis, daß die erwärmte Luft sich ausdehnt, nach aufwärts strebt, an dem oberen Theile nächst der Decke in das kalte Zimmer abfließt, während am Boden die kalte Luft in das warme Zimmer einströmt. Beiläufig in der Mitte zwischen beiden Strömungen ist eine neutrale Zone, in welcher ein hingehaltenes Licht keine sichtbare Bewegung zeigt.

Mögen die Räume noch so niedrig oder noch so hoch, die Verbindung zwischen ihnen noch so eng oder noch so weit sein, das Resultat wird immer dasselbe bleiben und wird auch dann eintreten, wenn die Höhe eine unendlich große und die Winde der beiden Räume weggedacht würden. Wir wissen, daß die Sonne die bedeutendste Wärmequelle der Erde ist, daß sie ihren größten Einfluß auf die Tropengegenden ausübt, dort, wo sie zweimal im Jahre im Scheitel der beschienenen Orte steht. In Folge dessen bildet sich ein Gürtel größter Wärme am Aequator, in welchem die Luft mehr verdünnt wird und aufwärts strebt als

zu beiden Seiten desselben. Diese aufsteigende Luft dehnt sich in den oberen Regionen nach beiden Seiten in polarer Richtung aus, während in den unteren von Nord und Süd neue dichtere Luft in den Wärmegürtel einströmt. An den Polen entsteht der entgegengesetzte Vorgang, denn an den Orten größter Kälte wird die Luft mehr verdichtet als in ihrer Umgebung und muß an der Oberfläche der Erde von da abfließen und in der Höhe dahin zufließen und Strömungen erzeugen, ganz gleich jenen, welche in den Tropen gegen den Wärmegürtel gerichtet sind.

Weil aber in den höheren Regionen die Aequatorialluft eine polare Richtung annimmt, andererseits von den Polargegenden neue Luft herbeiströmt, so muß sich irgendwo zu beiden Seiten des Aequators eine Zone bilden, welche den größten Zufluß an Luft erhält, also den größten Luftdruck mit Rücksicht auf ihre Umgebung aufweist.

Unter solchen Verhältnissen wird von diesen Zonen größten Luftdruckes die Luft an der Oberfläche der Erde sowohl gegen den Aequator, als gegen die Pole abfließen und es muß sich demgemäß zwischen diesen und jenen Strömungen eine abermalige Zone kleinsten Luftdruckes in höheren Breiten bilden.

In der That beobachten wir im freien Meere, fern von störenden Einflüssen, die Zone größten Luftdrucks auf etwa 30 bis 35, die Zone des kleinsten Luftdrucks aber zwischen dem 55ten und 65ten Grade nördlicher oder südlicher Breite.

Diese Zonen alle, deren Entstehung der Sonne zu verdanken ist, bewegen sich nothwendiger Weise, wenn auch in geringem Maße mit dem Stande der Sonne selbst und verschieben sich mit ihm nordwärts und südwärts, was für sich schon zu Stauungen und Sonderbewegungen der Luft Anlaß giebt.

Würde die Erde nicht um eine Axe rotiren, so müßten alle Luftströmungen vom Orte größter Dichtigkeit nach jenem kleinster Dichtigkeit auf directestem Wege abfließen. Die Rotation der Erde bewirkt aber, daß Lufttheilchen, welche von kleineren Breiten nach höheren eilen, in jedem Ankunftspunkte eine größere Rotationsgeschwindigkeit mit sich bringen, daher nach Osten voraneilen, also von ihrer Richtung nach rechts — den Rücken gegen den Wind gedacht — abweichen. Ebenso bringen Lufttheilchen, welche aus größeren in kleinere Breiten gelangen, eine kleinere Rotationsgeschwindigkeit mit als jene des Ankunftsortes, bleiben demnach

gegen diese zurück und weichen wieder nach rechts ab. — Wir werden demnach in der nördlichen Erdhälfte anstatt Nordwinde nordöstliche, anstatt Südwinde südwestliche empfinden, in der südlichen Erdhälfte anstatt südliche südöstliche, anstatt nördliche nordwestliche Winde beobachten. Und so ist es auch in der That. — In der Passatzone und auf freiem Meere, zwischen beiden Zonen höchsten Luftdruckes wehen im Norden nordöstliche, im Süden südöstliche Winde, die sogenannten Passate, und in den Polargegenden ist das Gleiche der Fall, so weit Beobachtungen im freien Meere reichen.

Zwischen den Passatgrenzen und den Polarzonen kleinsten Luftdruckes ist die allgemeine, durchschnittliche Luftbewegung der nördlichen Erdhälfte von Südwest, der südlichen von Nordwest. Die oberen entgegengesetzten Luftströmungen verhalten sich in derselben Weise.

Aehnlich dürften auch diejenigen Lufttheilchen beeinflußt werden, welche von der Oberfläche nach aufwärts streben und welche gegen die größere Rotationsgeschwindigkeit höherer Luftschichten gegen Westen zurückbleiben müssen, während herabsinkende Lufttheilchen gegen Osten vorangehen.

Diese Erscheinungen würden zwischen den bezeichneten parallelen Zonen überall in vollster Regelmäßigkeit vor sich gehen, wenn die Erdoberfläche überall in gleicher Weise sich zu erwärmen befähigt wäre. Das ist aber bekanntlich nicht der Fall. Der feste Boden erwärmt sich schneller und mehr unter dem Einflusse der Sonne als das Wasser. Im Sommer erwärmt sich demgemäß das Land in höherem Maße als das Meer, im Winter ist das Meer unter gleichen Verhältnissen wärmer als das Land. Aehnliche Unterschiede ergeben sich insbesondere für die Küstenländer zwischen Nacht und Tag und stören das Gleichgewicht des Luftdruckes.

Die Zone größter Wärme nimmt über dem Lande, namentlich über Sandwüsten und vegetationsarmen Flächen, eine größere Breitenausdehnung ein als auf freiem Meere, und es verschieben und verbinden sich dadurch die Zonen größten Luftdruckes, die aber auch ihrerseits von den Einflüssen der Temperaturen des Landes zu leiden haben. Die größte Kälte ist hingegen nicht über den Polen der Erde selbst ausgebreitet, sondern bildet sich dort, wo Land große Gletscherformationen fördert und kältere Oberflächen darbietet. Dadurch entstehen verschiedene Kältepole und Orte

größten Luftdruckes, je nach der Landgliederung der Polargegenden. Hier sind aber auch die Eisbewegungen auf dem Meere als Störungsursachen der Temperatur und des Luftdruckes tieferer Breiten zu berücksichtigen. Auch die Strömungen des Meeres mit ihren verschiedenen Temperaturen sind eben so viele Störungsursachen in der Regelmäßigkeit, in der Form und Bewegung der früher erwähnten Zonen, ebenso die wie immer stattfindenden örtlichen Erwärmungen und Abkühlungen des festen Bodens. Aus diesen Gründen ist insbesondere in höheren Breiten, über den Tropen der nördlichen Erdhälfte, wo das feste Land vorwaltet, und in Europa, wo die Meere tief in das Festland eingreifen, von einem Parallelismus der erwähnten Zonen keine Rede, es tritt vielmehr eine scheinbar regellose Vertheilung von Orten größeren und kleineren Luftdrucks ein und es ist ein fortwährender Wechsel dieser Orte und der daraus hervorgehenden Winde an der Tagesordnung, wodurch Luft- und Wetterzustände herbeigeführt werden, welche im ersten Augenblicke nicht erklärbar erscheinen und vielleicht auch noch lange nicht in vollem Umfange zu erklären sein werden.

Für Europa sind zwei Hauptorte größten Druckes, der eine in Mitte des atlantischen Oceans an der Zone größten Luftdruckes zwischen 30 und 40 Grad Breite, der andere im östlichen Sibirien und nordwärts am Kältepol, für Wind und Wetterzustände maßgebend. Ihre Grenzen ziehen sich zurück oder dehnen sich aus nahezu in der diagonalen Richtung Nordost-Südwest. Hingegen sind zu beiden Seiten des atlantischen Hochdruckes Orte kleinsten Luftdruckes, der eine im Norden um Island, der andere über Nordafrika, die in der Regel fortschreitend über Europa hinweggehen.

Es drängen sich in Folge dessen sowohl von Norden wie von Süden unregelmäßige Wellenberge des Luftdruckes gegen Europa vor, kreuzen sich vielfach und geben zu Mulden Anlaß, in deren Mitte niederer Luftdruck herrscht, der von da aus bis zur Grenze dieser Mulden steigt.

Wir nennen diese Orte geringsten Druckes innerhalb der Mulden „Depressionen", wovon die für uns wichtigsten entweder von Grönland und Island gegen England, die Nordsee und Nord-Europa steuern, oder durch das Mittelmeer mit der allgemeinen Luftbewegung fortschreiten.

Diese Depressionen werden in ihrer Bewegung gehemmt oder gefördert je nach den Luftzuständen, welche sie auf dem Festlande

und auf ihrem Wege überhaupt antreffen, wo sie theils Widerstände an der Gliederung des festen Bodens oder von Seite entgegentretender dichterer Luftmassen, theils Beschleunigung erfahren, wenn sie Wasseroberflächen und geringerem Luftdrucke begegnen. Der Vorgang der Luftbewegung innerhalb des Bereiches einer Depression ist derselbe wie jener bereits angedeutete zwischen den vorbenannten regelmäßigen Zonen, für uns aber von besonderer Wichtigkeit. Nach den Gesetzen des Gleichgewichts bewegen sich die Lufttheilchen von den Orten größerer Dichtigkeit nach jenen der Depression, erleiden aber eine Ablenkung in Folge der verschiedenen Rotationsgeschwindigkeit, welche diese Lufttheilchen an ihren Ankunftsort mitbringen.

Es werden demgemäß die Richtungen aller gegen den Mittelpunkt der Depression wehenden Winde nach rechts (den Rücken gegen den Wind gedacht) abgelenkt sein. Weil aber die Lufttheilchen nicht selbstständig bestehen, sondern im Zusammenhang mit den übrigen, die Luftmasse bildenden bleiben, so ergiebt sich, daß bei einer vollständig ausgebildeten Mulde oder Depression der Wind nicht direct gegen den Mittelpunkt derselben zustreben kann, sondern innerhalb dieser eine nahezu kreisende — eigentlich spiralartige Bewegung — annehmen wird, welche in der nördlichen Erdhälfte in einer solchen Richtung stattfindet, die derjenigen des Zeigers einer Uhr entgegengesetzt ist.

Gegen den Mittelpunkt zu wird die Bewegung eine beschleunigte sein, weil die Luft bei gleichem Kraftimpulse immer kleinere Kreise zu durchlaufen hat.

Im Mittelpunkte selbst heben sich die gleichen gegen einander wirkenden Kräfte auf und es wird daselbst Windstille herrschen, während in den nächsten Kreisen oft rasender Sturm und Orkan weht. — Die hier zugeführte Luft muß aber nach oben spiralförmig ausweichen, so daß sich, man könnte sagen, ein Luftkrater bildet, in welchem immer neue Luft nach den Rändern der Mulde emporgetrieben wird. Ein solches Windsystem innerhalb des Wirkungskreises einer Depression wird, wenn es vollständig ausgebildet ist, eine „Cyklone" genannt.

So regelmäßig, wie hier angedeutet, wickeln sich indeß die Erscheinungen in einer Cyklone nicht ab. Der Luftdruck an ihrem Rande ist nicht überall und immer derselbe und sie bleibt nicht an einem Orte unbeweglich stehen, sondern schreitet, in Europa,

in öſtlicher Richtung vorwärts, während ſich ſeitlich Luftmaſſen von außen her herandrängen können. Es iſt unter ſolchen Umſtänden begreiflich, daß die Figur der Cyklone keine kreisförmige ſein kann und daß die Abweichungen von der normalen Richtung der Winde nicht einer kreisförmigen Bewegung entſprechen können.

Indeß iſt für unſere Zwecke dieſer Umſtand von geringerer Bedeutung und wir dürfen die Störungen der Windrichtung um ſo eher vernachläſſigen, als ſie auch von Localurſachen abhängig ſind, welche das ganze Bild der Erſcheinungen, ſobald man in Einzelnheiten eingehen will, außerordentlich verwickeln.

Im großen Ganzen dürfen wir aber als feſtſtehend annehmen, daß innerhalb des Bereiches einer Depreſſion der Wind im Norden derſelben aus öſtlicher, im Weſten aus nördlicher, im Süden aus weſtlicher und im Oſten aus ſüdlicher Richtung mit mehr oder weniger Abweichung wehen wird.

Von der Richtung der Winde hängt das Wetter ab. Diejenigen von Weſt über Süd nach Oſt, bringen im Allgemeinen in Europa wärmere, mit Feuchtigkeit mehr oder weniger geſchwängerte Luft, mithin auch Niederſchläge und ſchlechtes Wetter. Die Winde hingegen, welche von Oſt über Nord nach Weſt wehen, bringen verhältnißmäßig kühle, trockne Luft und im Durchſchnitte gutes Wetter.

Wir dürfen alſo ſagen, daß in Europa, die vordere, öſtliche Hälfte einer Cyklone ſchlechtes Wetter, die hintere, weſtliche gutes Wetter uns verſchafft, wodurch das Mittel geboten wird, unter einfachen Verhältniſſen das in den nächſten Tagen zu erwartende Wetter voraus zu ſehen, wenn wir von der Lage der Depreſſion unterrichtet ſind, was heut zu Tage durch meteorologiſche Anſtalten und durch Zeitungen geſchieht.

Der Wirkungspreis einer Depreſſion oder einer Cyklone iſt auf ſehr bedeutende Entfernungen von ihrem Mittelpunkte fühlbar. So zum Beiſpiel ſind Depreſſionen, welche durch die Nordſee ziehen, noch ſüdlich der Alpen ſehr ausgeprägt und dürften zuweilen einen Wirkungskreis von 200 und mehr deutſchen Meilen Halbmeſſer nach Süden hin haben, im Durchſchnitt aber gewiß einen Halbmeſſer von 150 Meilen erreichen. Die Depreſſionen des Mittelmeeres hingegen ſcheinen geringeren Halbmeſſer zu beſitzen, wenn gleich derſelbe 100 Meilen überſchreiten dürfte.

Die genauere Richtung, welche dieſe Depreſſionen über Europa einhalten, iſt wie ihre Dauer von den Luftzuſtänden ab-

hängig, denen sie begegnen und die sie von ihrer ursprünglichen Richtung ablenken oder das Gleichgewicht herbeiführen. Im letzteren Falle vergrößert sich im Allgemeinen der Halbmesser und die Depression verflacht sich.

Gewöhnlich schlagen solche Depressionen entweder in der Nähe des europäischen Festlandes, oder aber in Rußland und im Orient die Richtung gegen Nordost bis Nord ein und verschwinden. Zuweilen werden nördliche Depressionen aber auch südlich herabgedrückt, was meist im östlichen Europa geschieht.

Nicht selten und namentlich im Winter treten Depressionen sowohl in das Mittelmeer wie in die Nordsee nahezu gleichzeitig ein und es folgen sich, besonders im Norden, mehrere Depressionen auf demselben Wege in kurzen Intervallen. Dann verwickeln sich die Erscheinungen oft bis zur Unkenntlichkeit und ist die Wettervorhersagung nahezu unmöglich, jedenfalls zweifelhaften Werthes. Außer diesen atlantischen Depressionen, welche Europa beherrschen, bilden sich aber unter Umständen auch auf dem Festlande selbstständige Local-Depressionen, dort wo eine abnormale größere Erwärmung des Bodens im Vergleich zu seiner Umgebung stattfindet. So zum Beispiel entstehen zur Frühjahrszeit Depressionen über den vegetationsärmeren Flächen Südrußlands und Ungarns, die ihren Einfluß oft bis auf Mittel-Europa ausdehnen, wodurch unter Verhältnissen südlich der Alpen in Steiermark noch Ende Mai Fröste auftreten, welche auf die Vegetation um so schädlicher einwirken, als die durch jene Depressionen hier erzeugten nordöstlichen und nördlichen Winde über schneebedeckte Bergketten streichen. Ebenso entstehen Localdepressionen im Winter über den wärmeren Binnenmeeren.

Alle diese Depressionen, mögen sie nun atlantischen oder festländischen Ursprunges sein, bilden die große Grundlage der Luftbewegung der sogenannten gemäßigten Klimate zwischen den Tropen- und den Polargegenden. Ihr Fortschreiten in östlicher Richtung über Europa beweist uns gleichzeitig die constante Versetzung der allgemeinen Luftmasse nächst der Oberfläche dieses Gebietes in nahezu westöstlicher Richtung und das Ueberwiegen westlicher, gegenüber östlicher Luftbewegung. —

Die Drehung des Windes innerhalb seines Wirkungskreises, der den größten Theil unseres Kontinents zu beherrschen vermag, giebt uns deutliche Fingerzeige, wohin wir im großen Ganzen

unſere Aufmerkſamkeit zu richten haben, um zu erfahren, von welchen Gegenden und in welchen Zeiten wir die Zufuhr geſunder oder ungeſunder Luft erwarten dürfen. Dieſe Depreſſionen haben mithin eine ungemein große Wichtigkeit für uns, während andere nicht dahin gehörige Luftbewegungen nur localer Natur ſind und in keiner Weiſe über die Thäler hinausreichen, wo ſie in Folge der momentanen Temperaturverhältniſſe von Berg und Thal ihren Urſprung und ihr Ende finden.

Wir haben geſehen, daß der öſtliche Wirkungskreis der gegen Oſten fortſchreitenden Depreſſionen, ſüdliche Winde und größere Wärme und mithin auch Feuchtigkeit mit ſich führt. Eintretende Wärme und Feuchtigkeit ſind aber in gewiſſem Grade der Geſundheit ſchädlich, weil ſie eine ungewöhnliche Abſpannung hervorbringen und meiſt, über Länder getragen, auch Materien organiſcher Natur aufnehmen, welche, mit der Luft eingeathmet, ungünſtig auf unſeren Organismus einwirken.

Der Körper hat alſo unter ſolchen Verhältniſſen nicht die gewöhnliche Widerſtandsfähigkeit gegen ſchädliche Einflüſſe, iſt mithin zur Aufnahme von Krankheitsſtoffen mehr vorbereitet.

Wehen jedoch ſolche ohnehin dem Organismus weniger zuträgliche ſüdliche Winde dieſer Cyklonenhälfte über verſeuchte Oertlichkeiten, ſo nehmen ſie auch Krankheitskeime auf, die ſie zunächſt an anderen Orten in der geſetzmäßigen Windrichtung abſetzen, welche letztere, wie wir geſehen haben, nicht geradlinig, ſondern nach links in nahezu kreiſender Weiſe gebeugt wird.

Sie ſind um ſo gefährlicher, wenn durch beſondere Luftverhältniſſe im Oſten Europa's oder durch Conflicte zwiſchen verſchiedenen Erſcheinungen derſelben Art der kürzere oder längere Stillſtand einer und derſelben Depreſſion oder deren nur langſames Fortſchreiten in oft ſchwankender Richtung bedingt wird, was namentlich im Frühjahre und Frühſommer vorkommt.

Wenn wir nun mit Rückſicht auf die örtlich wehenden Winde einer Depreſſion auf ihren geſundheitsſchädlichen Einfluß zurückgehen und dabei die möglichen oder beſtehenden Seuchenherde im Auge behalten, ſo finden wir, daß bei Annahme von Seuchenherden an den Nordküſten des caſpiſchen und ſchwarzen Meeres die zur Zeit von Depreſſionen dort wehenden weſtlichen Winde vorläufig für Europa nicht in Betracht kommen, wohl aber ſüdliche Winde. Denn die weſtlichen Winde, welche im Süden

der Cyklonen wehen, tragen die Luft und was mit ihr verbunden ist, vorläufig gegen Ost und Nordost, südliche Winde hingegen führen diese Luft zunächst gegen Nordwest, also nach Europa. Bei Vorherrschen letzterer z. B. in der Provinz Astrachan, nördlich des caspischen Meeres, würde vor Allem die Gegend in der Richtung etwa zwischen Moskau und Petersburg in Folge der Luftströmungen bedroht erscheinen, natürlich je nach den localen Ablenkungen, welche letztere durch die Bodengestaltung oder andere Ursachen erfahren.

Epidemien, welche von Odessa bis zur Krim reichen, würden bei dort wehenden Südwinden die Richtung gegen Polen und namentlich Galizien und Rumänien in Folge der Luftströmungen bedrohen.

Durch Krankheitserscheinungen, welche in der europäischen Türkei auftreten, würde sich aber deren Einfluß durch die Luftströmungen bis im Herzen Mittel-Europa's geltend zu machen vermögen.

Weniger gefährlich sind Winde, welche von Ost und Nordost in verseuchten Gegenden wehen, weil die durch diese Winde herbeigeführte Luft im Allgemeinen trockener und weniger zur Aufnahme von Krankheitskeimen geeignet ist. Gleichwohl sind besonders östliche Winde berücksichtigungswürdig, und ist überhaupt der Wind ein Verkehrsmittel für organische wie anorganische Staubtheile, folglich auch für Krankheitskeime. In jedem Falle wird man durch die Zeichnung eines Kreisbogens, welcher über verseuchte Gegenden gezogen wird, diejenigen Zonen leicht ermitteln können, die zunächst bedroht erscheinen.

Natürlich sind diese Angaben nicht so verläßlich, daß sie mit den wirklich auftretenden Erscheinungen in allen Punkten genau übereinstimmen können, immerhin sind aber solche Untersuchungen von Werth bei Aufstellung von Quarantaine-Anstalten und Absperrungsmaßregeln, weil sie die Punkte der Grenze im Allgemeinen bezeichnen, welche nicht allein mit Rücksicht auf den bestehenden Seuchenherd, sondern auch auf die zunächst durch die Luftströmungen erreichten Orte Wichtigkeit besitzen.

Es dürfte in dieser Beziehung der wahrscheinliche Vorgang der Infection durch Luftströmungen nicht unberücksichtigt zu lassen sein, wonach die Seuchen in einem früher gesunden Orte nicht mit absoluten, der epidemischen Krankheit entsprechenden Erschei-

nungen, ſondern erſt mit verwandten Krankheitsſymptomen auftreten, die allmälig in die wirklichen Seuchenerſcheinungen übergehen. Bei Uebertragungen durch den Verkehr ſind hingegen die erſten Krankheitsfälle in der Regel ſchon mit jenen der Seuche identiſch. Daher kommt es, daß im erſten Falle, bei Uebertragung der Krankheit durch Luftſtrömungen, die Infection eines Ortes noch lange in Zweifel gezogen und zuweilen abgeleugnet wird, obſchon dieſelbe bereits ſtattgefunden; ein Umſtand, der, nicht beachtet, für andere durch Verkehr verbundene Orte gefährlich werden könnte.

Es wird indeß immer ſchwer, wenn nicht unmöglich ſein, den Antheil klar zu ſtellen, welchen die Luftſtrömungen an der Infection eines früher geſunden Ortes haben. Gewiß iſt nur, daß die Uebertragung ſolcher Krankheiten durch den Verkehr die weitaus überwiegende iſt, und daß die Uebertragung durch Luftſtrömungen nur dann den nächſten Orten, namentlich wo Stauungen der Luft eintreten, gefährlich werden kann, wenn die Seuchenherde ſehr ausgebreitet ſind und große Bevölkerungs-Mittelpunkte in ſich begreifen.

In dieſem Falle nützen die Abſperrungsmaßregeln, auch wenn ſie noch ſo vollkommen ſein würden, gar nichts und es bleibt nur übrig, dafür zu ſorgen, daß die Aufnahmsfähigkeit für die Krankheitskeime ſo viel als immer möglich verringert und in jedem Falle die Entwickelung und Fortpflanzung der Krankheitskeime in thunlicher Weiſe verhindert werde.

Hierzu genügt aber nicht — wir wiederholen es mit Abſicht — die Entfernung und Unſchädlichmachung bedeutenderer Anſammlungen von Unrath und Abfallſtoffen, ſondern es ſollte an geeigneten Orten für den Luftwechſel, in der Art wie ſchon erwähnt, in möglichſt durchgreifender Weiſe geſorgt werden.

Man muß ſoweit Menſchenkräfte reichen, locale Depreſſionen durch gute und zweckmäßige Ventilation hervorzubringen ſuchen, was in der heutigen Zeit wohl kaum beſonderen Schwierigkeiten begegnen kann. Aber es gibt noch immer öffentliche Anſtalten, wie Theater, Kaſernen, Gefängniſſe, Parlamentsgebäude, Kirchen und ſo fort — namentlich aber Schulen, welche jeden wie immer gearteten Ventilationsapparat entbehren. Wir verlieren gewiß auch unter normalen Verhältniſſen einen guten Theil unſerer Jugend in Folge dieſer Vernachläſſigung, und wenn erſtere auch nicht

unmittelbar am Leben bedroht ist, so nehmen doch schwächlichere Individuen Krankheitskeime auf, welche in der späteren Zeit ein frühzeitiges Siechthum oder das frühere Ende herbeiführen.

Und dennoch werden heutzutage noch Schulgebäude und andere öffentliche Anstalten erbaut, welche in manchen Ländern mit einem architektonischen Luxus ausgeschmückt werden, der mit dem zu erreichenden Zwecke und mit den Mitteln des Landes nicht im Verhältniß steht, aber die wohlthätige Einrichtung des Luftwechsels, ja der einfachsten Ventilation nicht berücksichtiget, oder nur selten in meist unvollkommener Weise als Nebensache mit einbegreift.

Aehnlich steht es mit anderen Gebäuden, welche als Vereinigungsorte für Menschen dienen sollen, wovon die bereits erwähnten Krankenhäuser unsere ganze Aufmerksamkeit um so eher in Anspruch nehmen sollten, als sie in den meisten Fällen in Mitte bewohnter Stadttheile erbaut sind und dadurch dem gesunden Theile der Bevölkerung gefährlich werden können. In dieser, wie in manch' anderer Beziehung, würde es Noth thun, dem Wissen und Erkennen breitere Wege auch im sogenannten praktischen Leben zu öffnen, den wohltönenden Reden eine Grenze zu setzen, dafür aber auf Grundlagen zu bauen, die, so weit unser Erkenntnißvermögen reicht, als die richtigen sich darstellen.

Die Naturwissenschaften tragen in hohem Maße zur Veredelung des Geistes und zur Erkennung und Verwerthung der unseren Sinnen sich darbietenden Erscheinungen bei — sie sind aber auch dort, wo sie rationelle Anwendung finden, für die Erhaltung und für die gesunde Entwickelung des Menschengeschlechtes von eben so hoher Bedeutung, weil sie einerseits die Arbeitsfähigkeit, andererseits die individuelle Arbeitskraft unterstützen und vermehren und die Segnungen der Cultur auch in materieller Richtung zum Wohle der menschlichen Gesellschaft fühlbar machen. Es würde unserer vorgeschrittenen Culturepoche unwürdig sein, es wäre viel Mühe, Zeit und Menschenkraft vergeudet worden, wollten wir nicht mit allem Ernste daran gehen, die vorhandenen, von unserer Zeit dargebotenen Hilfsmittel zur Erhaltung und Entwickelung gesunder und kräftiger Menschen zu fördern, anstatt sie zu vernachlässigen, vielleicht nur um nicht aus den altgewohnten Geleisen zu treten oder was schlimmer wäre, um die geistigen Errungenschaften der Gegenwart zu unterdrücken und als unfruchtbar darzustellen.

Dr. E. Purkyně bemerkt zu dieſem Aufſatze:

Ich danke ſehr für die Mittheilung des Artikels von Baron Wüllerstorf-Urbair, von dem ich ſchon Vieles in der Wiener meteorologiſchen Zeitſchrift geleſen habe. Leider ſind Epidemien nicht ſo einfach auf Windrichtungen angewieſen, denn in Indien wurde von den engliſchen Aerzten conſtatirt, daß die Cholera ſich oft gegen den ſchärfſten Nordoſt-Paſſat von Süden nach Norden raſch verbreitet. Bei uns, wo die Winde von Woche zu Woche wechſeln, findet man keine der Windrichtung entſprechende Vor- und Rückgänge der Epidemie, ſondern die Cholera pflanzt ſich von einem Punkte z. B. von Oſten gegen Weſten ſtets fort und zeigt eher bei Weſtwind mit Regen im Winter ein raſcheres Ausbreiten gegen Weſten, als bei Oſtwind mit Froſt. Im Sommer ſind es ebenfalls oft der Verbreitung der Cholera entgegengeſetzte Südweſtwinde, welche die Seuche fördern, während ſie bei Nordweſt Nord, Nordoſt nachläßt. Die Peſt hat im Allgemeinen eine Verbreitungstendenz von Südoſt nach Nordweſt. In allen Ländern aber, wo ſie häufiger auftritt, iſt Nordoſt- oder Nordweſtpaſſat der herrſchende Wind und ſind Südoſtwinde ſelten und ſehr vorübergehend. Dabei zeigt die Peſt bei ſehr regelmäßiger Windrichtung in jenen Ländern durchaus kein irgendwie periodiſches Verhalten, ſondern tritt ohne Regel, in unregelmäßigen Intervallen, oft von ſehr vielen Jahren auf, und zeigt jedesmal eine andere Intenſität, während das Wetter z. B. in Cairo doch von Jahr zu Jahr ſehr gleich iſt. Eher iſt das gelbe Fieber an eine gewiſſe Periodicität gebunden, denn es tritt regelmäßig in der heißen Jahreszeit auf. Es pflanzt ſich von den Flußmündungen landeinwärts fort und ſtimmt alſo auch in der Richtung mit den im Sommer in Amerika herrſchenden Winden (der Land- und Seewind der Küſte geht nicht weit ins Land hinein). Indeſſen iſt der Umſtand, daß es ſich landeinwärts fortpflanzt, leicht erklärt, weil es eben auf dem Meere nichts anzuſtecken gibt; indeſſen kommen Anſteckungen in Häfen genug vor, und wird es von da nach Portugal ꝛc. verſchleppt, wo es aber bald erliſcht, obwohl auch dort Seewinde im Sommer an der Küſte herrſchen, die ſeine Verbreitung befördern könnten. Ein franzöſiſcher Arzt glaubte Wechſelfieber, gelbes Fieber, mit der Fructificationsperiode gewiſſer Algen der Sümpfe in Verbindung zu bringen und ich hörte in Paris, daß ein Botaniker, der ſolche Algen im Zimmer im

Aquarium hatte, um ſie mikroſcopiſch unterſuchen zu können, an einem in Paris ganz unbekannten Fieber erkrankte. Ich hörte es aber vom Abbé Moigno, der überhaupt einen robuſten Glauben hatte.

Das Auftreten der Peſt im Aſtrachan'ſchen muß zu den Fällen gerechnet werden, wo dieſe Krankheit ihr gewöhnliches Gebiet weit überſchritten hat und ſteht auf gleicher Linie mit den Peſtſeuchen des Mittelalters in Deutſchland, Frankreich, Italien. Wenn die Peſt ſo mit Südoſtwinden zuſammenhinge, wie z. B. das Auftreten von perſiſchen Heuſchrecken in Südrußland, von ſyriſchen in Italien ꝛc., ſo würde ſie auch ſo häufig und ausgedehnt ſein, wie die Heuſchreckenzüge und würde in vielen Jahren wie dieſe bis Deutſchland vordringen. Dieſe ſind im ebenen Deutſchland bis ins jetzige Jahrhundert oft genug vorgekommen. (In Böhmen weiß ich ſeit 1650 von keinen.) Die Peſt aber iſt in Mitteleuropa überhaupt mit der Zeit immer ſeltener geworden, auch in Jahrhunderten, die viele Heuſchreckenjahre hatten.

Die Malaria.

Rom, November 1881.

Seit dem 14. November hier, habe ich damit begonnen, Mommsen's römische Geschichte vorzunehmen. Später erhielt ich vom Prof. Tommasi-Crudeli — einem alten Bekannten aus den Jahren 1872 73 in Palermo und nachher in Rom — eine Arbeit, welche er „Studi sul bonificamento dell'agro romano" betitelt und die mir in mancher Beziehung sehr interessant scheint. Auch Mommsen spricht in den ersten Capiteln seines Werkes über das Klima von Rom in alter Zeit, wenn auch nur oberflächlich. Er gibt blos an, daß auch in alter Zeit, in welcher die römische Compagna bebaut, reichlich bevölkert und mit Villen und Bauten überſäet war, die Malaria dennoch bestand und nennt es eine für uns befremdliche Thatsache, daß eine dichte ackerbauende Bevölkerung dort entstehen konnte, wo jetzt keine gesunde Bevölkerung gedeihen kann, wie dies eben der Fall in der latinischen Ebene oder in den Niederungen von Sybaris und Metapont ist, in denen der Reisende nicht gern Nachts verweilt. Er meint, daß auf einer niederen Culturstufe das Volk überhaupt einen schärferen Blick hat für das, was die Natur erheischt, und eine größere Fügsamkeit gegen ihre Gebote, vielleicht auch physisch eine elastischere Natur, die dem Boden sich inniger anschließt. In Sardinien wird unter ganz ähnlichen natürlichen Verhältnisse der Ackerbau noch heut zu Tage betrieben; die böse Luft ist wohl vorhanden, allein der Bauer entzieht sich ihrem Einfluße durch Vorsicht in Kleidung, Nahrung und Wahl der Tagesstunden. In der That schützt vor der aria cattiva nichts so sicher als das Tragen der Thiervließe und das lodernde Feuer, woraus es sich erklärt, weshalb der römische Landmann beständig in schwere Wollstoffe gekleidet ging und das Feuer auf seinem Herde nicht erlöschen ließ.

Diese Bemerkungen allgemeiner Natur sind wichtig, aber die Maßregeln, die gegen das Uebel getroffen werden oder wurden, verschaffen nur eine Milderung desselben und beweisen, daß es besteht. Mit Vorsicht in Kleidung, Nahrung, Wahl der Arbeitsstunden, Feuer auf dem Herde, ist viel gethan, aber die Menschen sind nur dann vorsichtig, wenn sie das Uebel erkannt haben und auch dann gibt es noch immer viel unvorsichtige und sie haben

auch nicht immer und in den seltensten Fällen die Mittel, um sich entsprechende Nahrung, Kleidung und Feuerung zu verschaffen. Es müssen also wohl andere Ursachen vorhanden gewesen sein, welche es möglich machten, daß die Compagna ehemals eine große ackerbauende Bevölkerung nährte, die doch als solche nicht leicht auf einer so tiefen Culturstufe angenommen werden darf, wie Mommsen anzudeuten scheint, mit welcher Andeutung seine eigene übrige Darstellung in Widerspruch steht.

Er geht übrigens auch nur von der Ansicht aus, daß die versumpften Gegenden die alleinige Ursache der Malaria sind, was nicht blos für die Compagna, sondern auch für andere Gegenden, wie in Dalmatien und Istrien nicht richtig ist. — Es erleidet keinen Zweifel, daß sumpfige Bodenverhältnisse Malaria in der Regel erzeugen. Immer ist das aber nicht der Fall, es sind vielmehr, wie insbesondere Pettenkofer und Andere gezeigt und bewiesen haben, die stagnirenden Wässer auf undurchlässigem Boden, welche unter der Oberfläche lagern und keinen genügenden Abfluß haben, die unter Umständen und zwar abhängig von der Gattung der Erde die Keime von Krankheitsstoffen entwickeln und unter besonderen Verhältnissen der von uns und von der Thierwelt eingeathmeten Luft mittheilen. Diese Verhältnisse treten ein, wenn nach langer Trockenheit Regen fällt und Verbindung der unter der Oberfläche stagnirenden Wässer und gebildeten Gase herstellt, welche die Entwicklung der Krankheitskeime befördert und die Luft mit Sporen verunreinigt und verpestet. Daß diese verunreinigte Luft durch Luftströmungen oder durch den Verkehr auf größere Bezirke verbreitet werden kann, ist bekannt.

Es ist übrigens auch ein gewisser Grad von Wärme erforderlich, um die Entwickelung der Keime zu befördern und selbst ihr Emportauchen und ihre Verbreitung zu ermöglichen. — Auch dürften die Organismen unter dem Einfluß der Wärme, insbesondere der Transpiration, zur Aufnahme der Krankheitskeime, selbst durch die Haut, günstiger disponirt sein. — Dies würde erklären, daß bei Verkühlungen die Krankheiten auftreten, weil eben Verkühlungen der Haut eine Schließung oder Verengerung der Poren bewirken, in welchen die schädlichen Stoffe eingeschlossen und leichter dem inneren Organismus zugeführt werden.

Was das Malaria-Fieber trifft, so ist es Thatsache, daß die meisten Erkrankungen in heißer Jahreszeit und durch Ver-

kühlung zumeist bei Sonnenuntergang stattfinden. Die Wollstoffe sind ein Präservativ, weil sie eben eine raschere Abkühlung der Haut verhindern. Menschen, welche leicht transpiriren, wie die an äußere Wärme wenig gewohnten Deutschen, sind solchen Fiebern leichter unterworfen als andere. — Wir haben in dieser Richtung in Pola vielfache Erfahrungen gemacht.

Tommasi-Crudeli hat mit Klebs erkannt, oder sie glauben erkannt zu haben, daß die Krankheit verursachende Gährung einem Bacillus zugeschrieben werden muß, den sie Bacillus malariae nennen. Andere italienische Forscher haben ihre Ansichten bestätigt. — Die Naturgeschichte dieses Parasiten ist noch unvollständig bezüglich seiner morphologischen und pathogenischen Charakteristik, während seine biologischen Kennzeichen fast ganz bekannt sind und geeignet wären, manche Fragen öffentlicher Hygiene aufzuklären.

Der Autor meint als gut gegründet folgende Sätze aufstellen zu dürfen.

1. Dieser Organismus ist zum Unterschied von anderen Schistomiceti parasitari (und vorzugsweise der septischen Gährung, mit welchen derselbe bisher vermengt wurde) im hohen Grade aerobio.

2. Die Keime oder Sporen dieses Parasiten finden sich in Erdarten von veränderlicher chemischer Zusammensetzung. Einige dieser Erdarten sind sehr arm an organischen Substanzen.

3. Mittelst Erdarten, welche die besprochenen Keime enthalten, kann man die Malaria-Infectionen bei der Thierwelt hervorbringen mit allen Kennzeichen (anatomischen und klinischen), welche diesen Infectionen eigen sind.

4. Diesen malarischen Erdarten begegnet man nicht nur in versumpften Orten oder in den Niederungen. Sie finden sich oft in Oertlichkeiten, welche niemals versumpft waren, und auch auf bedeutenden Höhen.

5. In dem Schlamme derjenigen Sümpfe, wo sich die Erzeugung der Malaria erweisen läßt (nicht alle Sümpfe sind malarische) findet sich dieser Organismus immer verbunden mit dem septischen Gährungsstoffe. Diese Koexistenz der beiden Gährungsstoffe muß man als zufällig betrachten. In der That kann man jede Erscheinung der Fäulniß in dem Sumpfschlamm aufheben und ihn auch unfähig machen, irgendeine septische Infection hervorzubringen, und

zwar mittels eines Verfahrens, welches darin die Erzeugung des malarischen Gährungsstoffes vermehrt in dem Grade, daß die Fähigkeit eintritt, in animalischen Organismen Fieber hervorgerufen, welche alle Kennzeichen, anatomische und klinische, der Malaria-Fieber (perniciose) besitzen.

6. In allen Erdarten und in allen malarischen Sumpftheilen (fanghi) entwickeln sich die Sporen dieses Schistomicete in sporigene Bacillen (Bacilli sporigeni), ebenso eine reiche Folge vieler Generationen solcher Bacillen, jedes Mal, wenn die Erdarten folgenden Einflüssen ausgesetzt sind

a) einer Temperatur von ungefähr 20° C.,
b) der directen Einwirkung des Sauerstoffes auf die verschiedenen Theile der Masse,
c) einem mäßigen Grade constanter Feuchtigkeit.

Es ist genug, daß eine dieser Bedingungen fehle, damit die Entwicklung der Sporen und die Vervielfältigung dieses Organismus nicht mehr erkannt werden können.

Diese Resultate der Beobachtungen, welche sich auf die Biologie des Bacillus malariae beziehen, entsprechen vollständig Allem, was uns von der Volkserfahrung der Malariagegenden gelehrt wird, wenn man die Thatsachen dieser Erfahrung der Jahrhunderte, ohne gelehrtes Vorurtheil prüft. In der That haben die Völkerschaften des centralen südlichen und insularen Italiens, seit langer Zeit Folgendes erkannt.

1. Daß die Entstehung der Malaria sehr oft in Oertlichkeiten stattfindet, welche auf Höhen liegen und daß dieselbe nicht nothwendigerweise weder an die Existenz von Sümpfen, stehenden Wässern, der Reisfelder, noch an die Mischung der süßen Wässer mit dem Seewasser oder an die Maceration des Hanfes oder des Leines und überhaupt an andere Zustände langsamer Fäulniß organischer Substanzen — gebunden ist. — Man hat zur Bestätigung dessen berechnen können, daß nahezu zwei Drittheile der Bodenfläche, welche die Malaria in Italien erzeugen, auf Hügeln oder Bergen liegen. Zuweilen wird die Oberfläche dieser Oertlichkeiten im Sommer vollkommen ausgetrocknet (arida); aber dieselben können noch immer fortdauernde Malaria erzeugen, wenn die Zustände der tieferen Erdschichten solche sind, um diese letzteren feucht zu erhalten, und wenn die Luft diese feuchten Erdschichten erreichen kann und zwar durch

die Erdſprünge oder die Poren der ausgetrockneten Oberfläche. (Alſo jedenfalls Sumpf und naſſer Boden, ob auf der Oberfläche oder unter derſelben, wenn derſelbe den Bedingungen des Lebens und der Vervielfältigung der Sporen entſpricht und dieſe in die Luft entweichen und ſich in ihr weiter entwickeln können. — Bei ſolchen Unterſuchungen ſollte man überdies die meteoriſchen Verhältniſſe der Oertlichkeiten, welche der Malaria ausgeſetzt ſind, genau unterſuchen, um feſtſtellen zu können, in wie weit dieſe der Oertlichkeit oder entfernteren Quellen zuzuſchreiben iſt.)

2. Daß die Erzeugung der Malaria aufhört, ſobald der malariſche Boden nicht mehr dem Einfluße der atmoſphäriſchen Luft ausgeſetzt iſt. (Weil die Luft zur Entwicklung beiträgt oder weil die Sporen nicht ihren Ort verlaſſen können?) In jedem Falle ſind bebaute Oberflächen mit dichter Vegetation, wie z. B. Kornfelder erſt dann der Umgegend gefährlich, (wenn z. B. das Korn geſchnitten wird). Es iſt eine bekannte Thatſache, daß die verpeſteten Sümpfe keine Malaria erzeugen, wenn auch die Temperatur noch ſo hoch ſteht, ſolange der Grund derſelben gänzlich mit Waſſer überdeckt iſt. Dieſe Verhütung der Verbreitung der Malaria kann auch künſtlich hergeſtellt werden, wenn man den Boden mit einem guten Pflaſter verſieht, oder darauf Gebäude aufführt, oder denſelben mit Erde belegt, welche geſunden Oertlichkeiten entnommen iſt, oder auch mit dem Geflechte bedeckt, welches aus den Wurzeln der Gräſer eines dichten Wieſengrundes beſteht. — Wenn aber irgend welche Veranlaſſung dahin führt, die Luft den malariſchen Schichten zuzuführen, ſo beginnt von Neuem die Erzeugung der Malaria, wenn auch Jahrhunderte darüber hinweggegangen wären. Als man die Grundſteine des Theaters Costanzi und jene des neuen Lungo Tevere bei der Farnesina legte, hatte man davon den Beweis. (Es iſt merkwürdig, daß eben der Autor, welcher in dieſer Broſchüre die Drainirungen der Compagna beſpricht, welche in neueſter Zeit entdeckt wurden, nicht auch als Mittel der Sanirung das natürlichſte anführt, welches eben auch mit der Erſcheinung des mit Waſſer überdeckten Sumpfbodens zuſammenhängt, nämlich dasjenige, welches darin beſteht, die feuchten Böden ſei es oder oder unter der Oberfläche trocken zu legen und das Waſſer, wo es wegen mangelnden Gefälles nicht abgeführt werden kann oder ſonſt benützt werden ſoll, in Teichen oder auch Ciſternen zu ſammeln und dafür zu ſorgen,

daß es niemals den Boden trocken lasse. Damit wäre der Malaria und dem oft in Malariagegenden herrschenden Wassermangel abgeholfen.)

3. Daß ein sehr mäßiger Grad von Feuchtigkeit genügend ist, um Malaria zu erzeugen. In der That kommt es manchmal vor, daß arg verpestete Oertlichkeiten während eines sehr warmen und trockenen Sommers unschädlich bleiben, es genügt aber ein leichter Regen, um die Malaria wieder ausbrechen zu lassen. Die Ausgrabungen in malarischen Oertlichkeiten können ebenfalls lange Zeit dem Einfluße der Luft ausgesetzt bleiben, ohne schädlich zu wirken, auch während einer warmen und sehr trockenen Jahreszeit, und gefährlich werden in wenigen Stunden, nach einem kurz andauernden Regen. (Es dürfte indeß nicht der Regen als solcher hiebei wirksam sein, sondern vorzugsweise der auf dem warmen Boden erzeugte Wasserdampf, welcher naturgemäß aufsteigt; auch ist das zur Herstellung von Kanälen in tiefere Lagen eindringende Wasser genügend, wodurch die Sporen mit der Luft in Berührung kommen und in ihr aufsteigen können.)

4. Daß die Erzeugung der Malaria unterbrochen wird, wenn die mittlere (?) Temperatur des Sommers ausnahmsweise sehr niedrig ist; während eine sehr hohe Temperatur diese Erzeugung in Oertlichkeiten hervorrufen kann, wo sie in der Regel nicht vorkommt oder wenigstens keine solchen Verhältnisse annimmt, um die dortige Luft zu verpesten. Diese letztere Erscheinung hat sich auch als bestehend erwiesen in Zimmern, in welchen man bei ziemlich hoher Temperatur Blumentöpfe hält, was mit Rücksicht auf die private Hygiene von Wichtigkeit ist. — Wenn die Erde, welche die Töpfe füllt, aus Malariagegenden stammt und bei erhöhter Temperatur und Feuchtigkeit der Begießung die Bedingungen zur Erzeugung der Malaria erfüllt sind, wird sie ihre schädliche Wirkung auch an Orten fühlbar machen, welche von derselben niemals berührt worden sind. (Es wird nun ein Fall erzählt einer Russin, welche das Fieber immer wieder bekam, so oft sie sich in einem mit Blumen gefüllten Salon befand, und erst dann ganz geheilt wurde, als die Blumen ganz und gar entfernt wurden.)

Hier geht der Autor wieder auf die Frage ein, ob Sümpfe und sumpfige Gegenden ohne Ausnahme Malaria erzeugen, wie das bisher herrschende Vorurtheil annimmt, oder ob dieselbe

vielmehr auf trockenen Bodengeſtaltungen vorkommt. — Aber dieſes Vorurtheil iſt doch nicht ſo unbegründet, denn letztere ſind dann maliariſch, wenn unter der trockenen Schichte eine ſumpfige folgt und wenn durch Austrocknung u. ſ. w. die Verbindung dieſer ſumpfigen Schichte mit der Luft hergeſtellt wird. Bedingung der Malaria iſt alſo jedenfalls ſumpfiger Boden, ob über oder unter der Oberfläche und Berührung desſelben mit der Luft. — Vielleicht kann überhaupt ein malariſcher Boden niemals ganz unſchädlich gemacht werden, aber die Sache bedarf noch ſehr eingehender Unterſuchungen und Studien. In jedem Falle iſt der nun folgende Theil der Broſchüre von hohem Intereſſe, mit Bezug auf die in mehreren übereinander liegenden Schichten des Erdreiches aufgefundenen Waſſergänge von verſchiedener Größe, welche dazu beſtimmt waren, das Waſſer, welches ſich in undurchläſſigen Schichten ſammelte, entweder in tiefer liegende Thäler abzuführen oder in centralen Brunnen zu vereinigen. Von Wichtigkeit iſt, daß dieſe Drainirungen mittelſt verhältnißmäßig ſehr großer Waſſergänge ſich niemals dort vorfinden, wo Sand oder Lavaſtücke oder überhaupt durchläſſiger Boden vorwaltet, wo alſo das Waſſer von ſelbſt ſeinen Weg zu größeren Rinnſälen mit genügendem Gefälle ſich bereiten kann. Es ſchiene alſo, daß dieſe Arbeiten zur Entwäſſerung des Untergrundes dienten, daß ſie aber auch theilweiſe dazu benützt wurden, Waſſerreſervoirs oder größere Brunnen zu füllen.

Die Waſſergänge und Brunnen ſtammen aus vorrömiſcher Zeit, alſo mindeſtens aus dem achten oder neunter Jahrhundert vor Chriſtus; aus Zeiten, in welchen der Ager romanus ſtark bevölkert und bebaut war, was jetzt nicht möglich wäre. Der gute Zuſtand dauerte bis in die erſten Zeiten der Kaiſer, ſo lange die Einrichtungen der Alten erhalten wurden oder ſich brauchbar erhalten haben. — Aber in Folge des ſich geltend machenden Großgrundbeſitzes und der Vernachläſſigung der Waſſerwerke von Seite dieſer und ſpäterer Jahrhunderte wurde die Campagna zu dem was ſie jetzt noch iſt, eine verödete fieberſchwangere Gegend, in welcher Schafe und Büffel eine kümmerliche Weide finden und die Menſchen vom Fieber geſchwächt und dahingerafft werden. — Ein trauriger Zuſtand, dem eben nur dann abgeholfen werden kann, wenn man wieder zu dem Mittel der Entſumpfung der naſſen Bodenflächen, ſei es nun an der Ober-

fläche sei es unter denselben, schreiten wird. Daß die Fieberkeime dennoch im Boden bleiben, ist möglich, aber immerhin wird ihre Entwicklung und Weiterverbreitung oder Vervielfaltigung so weit vermindert, daß das Leben und Wirken in der Campagna möglich wird.

Gewiß ist auch, daß Wasseransammlungen, so lange dieselben den Boden überdecken, keine Malaria erzeugen, ja daß ein Sumpf, der mehr Wasser enthält und ich möchte sagen, wo der Grund und Boden mit Wasser übersättiget ist, jedenfalls wenn nicht frei bleibt, doch nur in geringem Maße Malaria erzeugt. Es scheint, daß überhaupt nur bestimmte Zusammensetzungen von Wasser und vegetabilischen Substanzen im Erdreich unter einer bestimmten Temperatur in Gährung gerathen müssen, um Malaria zu erzeugen. — Wo das Wasser oder die vegetabilischen Substanzen andere Proportionen annehmen oder wo die Temperatur nicht die bestimmte Höhe erreicht, da ist keine Malaria zu befürchten.

Die Malaria von Rom, so wie jene Pola's verdankt ihren Ursprung solchen von allen Seiten eingeschlossenen Flächen, welche keinen Ablauf des in der Gährungsschichte sich sammelnden Grundwassers, oder solchen Oberflächen, welche keinen genügenden Fall gegen größere Wasseransammlungen besitzen, um eine energische Entleerung der Grundwässer aus den Gährungsschichten zu bewirken. Wo die Gefälle der Kanäle gering sind, bedarf es einer immerwährenden Obsorge und Aufmerksamkeit, damit diese Kanäle rein erhalten werden und ihren Dienst leisten können. Die Menschen leiden aber im großen Ganzen, insbesondere wo die Cultur des Geistes noch gering ist, an dem gewöhnlichen Fehler der Indolenz und Fahrlässigkeit, und so kommt es, daß die anscheinend besten Einrichtungen und Herstellungen zuweilen ihren Zweck nicht erreichen.

Stellt man die Eigenschaften der Malaria-Erzeugung und Verbreitung zusammen, so schiene es in solchen Gegenden, wo eine energische Abfuhr des Grundwassers nicht möglich ist, am zweckmäßigsten Punkte zu wählen, an welchen Wasser sich sammelt, durch Herstellung von künstlichen Teichen oder großer Cisternen und Anwendung eines entsprechenden localen Drainagesystems, welches aber schon dadurch auch auf natürlichem Wege dort entsteht, wo durchfeuchtete Schichten mit diesem Sammelorten des

Waſſers in Verbindung ſtehen. Ihre Tiefe ſollte demnach unter jene der feuchten Schichten reichen und ſie müßten an der Oberfläche durch Pflanzungen von größerer Verdunſtung befreit ſein. — Auf dieſe Weiſe würde direct an die Wurzel der Malaria erzeugenden Urſachen die Axt gelegt ſein.

Dabei hätte man den Vortheil, in dieſen waſſerarmen Gegenden genügendes Waſſer für Menſchen und Vieh, vielleicht auch zur Bewäſſerung der Gärten zu erhalten. — Damit würden wir dem Syſtem der alten Latiner und Etrusker nahe kommen, welche vorſorglich genug ihre Ciſternen oder Sammelbecken des durch Drainage herbeigeführten Waſſers unter der Bodenoberfläche gruben, wodurch der Verdunſtung des Waſſers Einhalt gethan wurde. Größe Gänge erhielten die Verbindung mit der Außenwelt und vermittelten die Verwerthung des Waſſers.

In ähnlicher Weiſe müßte auch heutzutage vorgegangen werden. Alle Mittel, welche vorgeſchlagen werden, ſind Palliative und führen nur zu partiellen Reſultaten, die oft zu ſehr von der Thätigkeit und Denkfähigkeit der Menſchen abhängig ſind.

Ueber klimatische Curorte.

Ich lese jetzt viel über Curorte, besonders über das Klima und die Salubrität Roms, und es fällt mir auf, daß von Aerzten bezüglich der Lungenleiden viel von Seeluft, von hoher Luft, von Immunität verschiedener Orte in den verschiedensten Breiten und Höhen, von Temperatur und Feuchtigkeit, namentlich vom Luftdrucke geschrieben wird. Was allerdings im Allgemeinen richtig ist und volle Beachtung verdient, weil im Durchschnitte diese Elemente einen bestimmenden Einfluß auf die richtige Functionirung der Athmungsorgane und der Blutbereitung, sowie des Blutumlaufes, überhaupt auf die Circulation der Säfte und Gase, auf die Ernährung und Thätigkeit des Organismus und seiner einzelnen Theile besitzen. Ich sehe aber, daß meistens auf den Staubgehalt der Luft viel zu wenig Gewicht gelegt wird, und scheint mir derselbe das vielleicht wichtigste Element zu sein, welches auf die Lunge schädlichen Einfluß ausübt. — Daß die Temperatur nicht allein maßgebend ist, daß Feuchtigkeit und Druck der Luft geringeren Einfluß ausüben, als allgemein angenommen wird, ist zur Genüge dargethan durch die Immunität, welche Orte genießen, die sowohl in hohen Polargegenden und in den Tropen, an der Meeresoberfläche und in großer Höhe über derselben liegen. — Ich glaube, daß es in dieser Beziehung zumeist darauf ankomme, Orte zu finden, wo diese meteorologischen Elemente keine großen Aenderungen erleiden, abgesehen davon, daß manche leidende Organismen milderer oder kälterer, trockenerer oder feuchterer Luft bedürfen und dünnere oder dichtere Luft beanspruchen, um Erholung und Gleichgewicht in den Functionen des Körpers zu finden.

Was die Lungenaffectionen betrifft, so ist bei diesen vorzugsweise die Stärke und Richtung des Windes zu beachten, welche vorwaltet, und sind vom Winde geschützte Orte vorzuziehen. Dies verlangt nicht nur die Rücksicht auf die dadurch veranlaßten Abkühlungen der Haut, sondern es ist ganz besonders darauf zurückzuführen, daß der Wind nicht nur durch die Bewegung der Luft zum Ausgleiche ihrer Dichtigkeit hervorgerufen ist und in dieser Bewegung besteht, sondern daß diese Luftbewegung je nach ihrer Kraft und ihrer Herkunft materielle Theile des Bodens und

der Vegetation mit sich führt, welche von den lebenden Organismen mehr oder weniger eingeathmet werden. Zwar fangen die Schleimhäute einen Theil dieses Staubes auf und wird derselbe wieder ausgeschieden, aber ein Theil gelangt ins Innere der wichtigeren Lebensorgane, also auch in die Lungenzellen, welche davon verletzt werden, sei es in directer oder indirecter Weise. Auch der Magen und die Verdauung sind davon afficirt und es ist wohl auch der Umstand zu berücksichtigen, daß insbesondere trockene Winde die Schleimhäute ihrer Feuchtigkeit zum größeren oder geringeren Theile berauben, daher weniger fähig machen, den Staub aufzufangen.

Auf hoher See sind Lungenkrankheiten verhältnißmäßig seltener, und hier ist in der That nur jener Staub in Rechnung zu ziehen, welcher auf dem Schiffe selbst entsteht, das in der Regel oft gereiniget und in seinen inneren Theilen viel befeuchtet wird. — Bei großen Reisen auf den Oceanen kommen Lungenkrankheiten nur ausnahmsweise vor und sind meist darauf zurückzuführen, daß Individuen mit bereits kranker Lunge, durch die Anstrengungen des Schiffsdienstes und sonstige Umstände des Seelebens intensivere Leiden verursacht werden.

Küstenfahrer oder solche, welche überhaupt in Meeren verkehren, die den Landwinden ausgesetzt sind, insbesondere jenen, die in solchen Gebieten entstehen, wo Staub in größeren Mengen aufgewirbelt und fortgetragen wird, sind in weniger günstiger Lage und es leiden die Menschen am Bord in größerem Maße an Lungenkrankheiten, besonders wenn die Winde, welche solchen Staub tragen, trocken und kalt sind.

Küstenorte leiden in noch größerem Maße unter solchen Verhältnissen, weil mit der geringeren Entfernung von den Staubquellen die Menge des Staubes in der Luft zunimmt. — Die besten Küstenorte in dieser Beziehung sind solche, welche mit vegetationsreichem Hinterlande versehen, gleichzeitig eine solche Lage haben, daß die herrschenden Winde von der See über dieselben streichen. So sind in Europa die westlichen Küsten, welche den vorherrschenden südwestlichen und westlichen Winden ausgesetzt sind, oder wo überhaupt die Seewinde überwiegen, von Lungenkrankheiten verschonter, als andere, welche sonst gleiche Verhältnisse aufweisen.

Im Inneren der Continente sind jene Orte am meisten der Lungenkrankheit unterworfen, welche weniger Vegetation be-

sitzen und von Staub abgebenden Flächen oder Bergen umgeben sind und zwar insbesondere in der Richtung der vorherrschenden Luftströmungen. Viele Straßen erzeugen viel Staub.

Unter den Staubarten gibt es erklärlicherweise Unterschiede, welche auf den Organismus verschieden einwirken und auf die Gesundheitsverhältnisse eines Ortes maßgebenden Einfluß ausüben. Darunter sind solche Staubarten, bei welchen die einzelnen Körner hart und eckig geformt sind oder solche, bei welchen der Staub viel Feuchtigkeit aufzusaugen im Stande ist, für die Respirations-Organe die schädlichsten, weil sie mechanisch verletzen oder Theile des Körpers trocken legen, die im normalen Zustande feucht bleiben sollten. — Aber jeder Staub stört die regelmäßige Arbeit der Lunge und sollte staubige Luft von Lungenkranken überhaupt vermieden werden. Auf der anderen Seite ist es erklärlich, daß Luft, welche Vegetationstheile, besonders solche, die in Zersetzung begriffen sind und beispielweise aus Sümpfen stammen enthält, Fieber erzeugt. — Das ist die sogenannte Malaria. Auf größeren Höhen kommt in der Regel weniger Staub in der Luft vor, weil die Staubmenge derselben unter gleichen Windverhältnissen, ihrer Dichtigkeit proportional ist. Da nun, je höher man steigt, die Luft desto dünner wird, so enthält dieselbe auch weniger Staubtheile. — Solche Höhenflächen, Plateaus, aber, welche starken Winden ausgesetzt sind und Staubtheile in größerer Zahl ablösen lassen, sind ebenso gefährlich, wenn nicht gefährlicher als tiefer gelegene Thäler und Orte.

Dieser Gegenstand sollte von Salubritäts-Meteorologen eingehend studirt werden. Es kann nicht schwer sein, Apparate und Instrumente herzustellen, welche die Staubmenge angeben, die den einen oder den anderen Ort beherrscht, und es ist die Analyse desselben leicht möglich, um dessen Bestandtheile kennen zu lernen.

Wenn von einem Curorte das Klima angegeben wird, sollte in gleicher Weise die Menge und die Gattung des Staubes verzeichnet werden, welche im Durchschnitte der Luft, die man einathmet, beigesellt ist. Man würde vielleicht finden, daß Orte, welche ihrer Temperatur und im Allgemeinen dem herrschenden Klima nach, für Lungenkranke empfohlen werden können, durchaus des Staubes wegen, der die Luft trägt, vermieden werden müssen. Nizza würde vielleicht Brustkranken verboten oder Görz von denselben geflohen werden müssen. Der Kalkstaub dieser Orte

wirkt nicht nur auf die Lunge, ſondern auch auf die Verdauung und erzeugt Obſtructionen u. ſ. w. vielleicht ebenſo ſehr oder noch in größerem Maße wie das Trinkwaſſer, welches ebenfalls Kalkſubſtanz in ſich trägt. Man kann ſich leicht angewöhnen, gar kein ungekochtes Waſſer zu trinken, aber es iſt nicht möglich, ſich das Athmen abzugewöhnen, um nicht 16 bis 20 Mal in der Minute Luft und mit ihr auch damit verbundenen Staub einzuſchlürfen.

Die Studien, welche in dieſer Richtung gemacht werden ſollten, beziehen ſich alſo auf beſtimmte Oertlichkeiten mit ausgeprägtem Charakter ihrer Oberflächen und des umgebenden Landes — in letzter Auflöſung auf die wehenden Winde. -- Von der Richtung dieſer hängen Druck, Temperatur und Feuchtigkeit der Luft ab. Will man alſo das Klima eines Ortes kennen, ſo iſt vor Allem den Luftſtrömungen Rechnung zu tragen.

Aber die Mittelwerthe dieſer ſind ſchwer abzuleiten und hängt ihr Einfluß auch ſehr von der Stärke ab. Es ſind übrigens nicht nur die Windſtillen und mäßigen Winde, ſondern auch die Stürme für ſich nach Richtung und Stärke zu berückſichtigen.

Um zu einem befriedigenden Reſultate der Mittelwerthe zu gelangen, wäre es wünſchenswerth und nothwendig, daß nicht nur für den einzelnen Ort, ſondern für ganz Europa Mittelwerthe für jeden Tag mehrerer Jahre hergeſtellt würden, aus welchen die mittleren Orte der barometriſchen Depreſſionen und ihr mittleres Fortſchreiten ſich ergeben würden. Doch müßte man auch die mittleren Temperaturen und Feuchtigkeitszuſtände, dann die mittleren Windrichtungen und Stärken oder Geſchwindigkeiten der Winde direct beſtimmen. Man erhielte damit die Ueberſicht der Witterungsverhältniſſe eines mittleren Jahres und zwar für jeden Tag desſelben und damit die mittleren Häufigkeiten und Bahnen der Depreſſionen, gleichzeitig aber die entſprechenden mittleren Temperaturen, Feuchtigkeiten, Richtungen und Stärken der Luftſtrömungen, welche dem Orte innerhalb des Depreſſionsgebietes entſprächen.

Eine ſolche Arbeit wäre freilich eine koloſſale für einen einzelnen Menſchen, ſie könnte aber leicht durch mehrere gemacht werden, welche unter der Leitung eines fähigen Mannes Erhebliches zu leiſten vermöchten.

Ueber den Einfluß der Astronomie auf die Religion.

(1879.)

Als ich in der Astronomie einige Fortschritte machte und mindestens Einsicht in das Wesen dieser Wissenschaft gewann, gerieth ich oft auf den Gedanken und kam zu der Ueberzeugung, daß eben die Astronomie den Glaubenslehren, die in früheren Zeiten sich entwickelt, den Todesstoß versetzen müßte, wenn diese Wissenschaft ein Gemeingut der Menschen werden sollte.

Der Begriff der Gottheit ist in allen Religionen mit jenem eines Schöpfers des Weltalls identisch, desjenigen Weltalls, welches der Auffassung der Menschen zur Zeit der Aufstellung, Verbreitung und Befestigung der Religionen entsprach. Weil aber damals die Erde als Mittelpunkt des Weltalls angenommen wurde, dieses letztere als eine Ausstattung dieser Erde angesehen war, auf der Erde aber der Mensch als das hervorragendste Geschöpf erschien, um dessen willen, zu dessen Nutz und Frommen die gesammte Natur mit allen ihren Kräften thätig sein sollte, so war es mehr als natürlich, daß diese Gottheit, dieser Schöpfer, ein Gott der Menschen sein mußte, der Herrscher und Leiter des Menschengeschlechtes und zwar zuvörderst desjenigen Theiles desselben, welches sich als der geistige Mittelpunkt der Menschheit betrachtete.

Diesem leitenden Gotte wurde die Aufgabe zu Theil, für den Menschen, für sein Wohl in diesem und in einem künftigen Leben zu sorgen, inneres und äußeres Leid abzuwenden, das Gemüth und das Herz zu stärken und endlich, nach vollendeter Laufbahn, das Wesen dieses Menschen in sich oder bei sich aufzunehmen oder wenn er dessen unwürdig befunden wurde, aus dieser Gemeinschaft zu stoßen und zu ewiger Qual zu verdammen. Daraus entstanden locale Begriffe von Himmel und Hölle und man gewöhnte sich daran, Himmel die scheinbare Decke zu heißen, an die man Sonne, Mond und Gestirne überhaupt angeheftet dachte und welche in täglicher Drehung sich über den Köpfen der Menschen bewegte.

Später als diese letztere Auffassung sich als unhaltbar erwies, waren es mehrere Sphären, die sich um eine Axe, deren Richtung durch die Erde gieng, gleichmäßig drehen mußten.

Als die Beobachtungen der Himmelskörper ſich mehrten und die Schlüſſe, die man darauf gründete, ſchärfer durch den Verſtand und nicht durch die Phantaſie wie früher gezogen wurden, da zeigte es ſich, daß auch dieſe Auffaſſung der Sphärenbewegung nicht genügte; man löste Sonne, Mond und Planeten von denſelben ab und machte dieſe von jenen Sphären unabhängig. Man beließ aber noch immer die Erde im Mittelpunkte des Weltalls, man hielt ſie noch immer für den Hauptzweck der Schöpfung. Ein anderer Irrthum war dabei maßgebend. Man nahm an, daß der Kreis, dieſe in ſich ſelbſt zurückkehrende, in jedem Punkte vom Centrum gleich abſtehende Linie die vollkommenſte ſei, und daß daher die Himmelskörper nur in Kreislinien ſich bewegen können, weil dieſe allein der Schöpfung und des Schöpfers würdig wären. Da aber beſonders der Mond den Beobachtungen nach eine einfache Kreislinie in ſeiner Bewegung nicht befolgte, ſo kam man auf den Gedanken, daß ſich derſelbe — und in ähnlicher Weiſe jeder Planet — in einem Kreiſe bewegte, deſſen Mittelpunkt ſich auf der Peripherie eines Hauptkreiſes bewegt, der die Erde zum Mittelpunkt hatte. Aber man erreichte auch damit noch nicht die erforderliche Uebereinſtimmung mit den Beobachtungen, und ſo ließ man das Geſtirn auf einem dritten Kreis ſich bewegen, deſſen Mittelpunkt auf der Peripherie des zweiten einherging, während der Mittelpunkt dieſer letzteren ſeinen Weg auf dem Hauptkreiſe nahm, wovon der Mittelpunkt die Erde war. So gelangte man beim Monde bis auf ſieben Kreiſe, die Epicyklen genannt wurden, und ſtellte in der That auf dieſe Weiſe eine genügende Uebereinſtimmung der Rechnung mit den Beobachtungen dar. Daran hing noch Ariſtoteles und die ganze Aſtronomie der Araber, bis zur Zeit, in welcher Kopernikus die Erde von ihrer Centralſtellung auswies und ſie zum Planeten der Sonne machte, ſowie die Umdrehung um ihre Axe bewies, wodurch die Erſcheinungen vereinfacht erſchienen. Jahrtauſende mußten bis dahin verfließen, und in dieſen Jahrtauſenden ſetzte ſich die Anſicht feſt, daß die Schöpfung des Weltalls mit Rückſicht auf die Erde zu Stande gekommen, daß die Erde zum Wohnplatze des in ihr und auf ihr herrſchenden Menſchen geſchaffen wurde, daß alſo der Menſch vom Schöpfer unmittelbar gebildet, ſein Ebenbild ſein müſſe, daß dieſer Menſch Endzweck und Ziel der Weltſchöpfung ſei.

Der Begriff der Gottheit war mithin ein rein localer, der Verkehr derselben mit dem Menschen ein natürlicher und die Religion ein Ausfluß der Gottheit, welche dieselbe entweder direct oder indirect dem Menschen geoffenbart hat. Die Glaubenslehren aller Völker und aller Zeiten bis zu den unsrigen herab, fußen auf solchen directen oder indirecten Berührungen mit der Gottheit, und weil diese nicht allen Menschen in gleicher Weise sichtbar oder fühlbar sein konnte, so mußten Vertreter derselben auf Erden auftreten, welche ihren angeblichen Willen vermittelten und sich entweder zu Machthabern entwickelten, welche die Religion als Mittel benützten, um ihre Herrschaft über ganze Nationen auszudehnen, oder aber sich zu Göttern und Halbgöttern in der öffentlichen Meinung gestalteten, da dieselben nur ideale Ziele verfolgten, welche der Besserung der Menschen, der Moral und Sittlichkeit, als Grundlagen zur Erhaltung des Menschengeschlechtes und des relativen Glückes auf Erden entsprechen.

So hat jede Religion entweder einen Propheten oder Vermittler des Willens Gottes auf Erden oder einen Erdengott, der diese Rolle übernimmt und in seiner Aufgabe von noch anderen Göttern, Halbgöttern oder Heiligen unterstützt wird, welche nur partielle Attribute der Gottheit haben, Fürsprecher oder auch selbstthätige Organe sind, welche oft nur auf ein Land, auf eine Gemeinde, auf einzelne Menschen ihre Aufmerksamkeit richten sollen.

Diese letztere Einrichtung läßt sich in größerem Maße mit dem Standpunkte der heutigen Wissenschaft vereinbaren.

In der That kann der Schöpfer, der große Gott unberührt bleiben von allen localen Verhältnissen, welche seinem Vermittler auf Erden überlassen bleiben, der wieder seine weiteren Organe besitzt, die seine Aufgabe erleichtern und dem Bedürfnisse der großen Masse, so wie des einzelnen Menschen vollkommen Genüge leisten können.

Der Uebelstand ist nur, daß durch diese Theilung der Gewalten der große Gott gänzlich vergessen wird, die kleineren Götter unter den Menschen herrschen und bei den vielen Unter-Abtheilungen und den dadurch hervorgerufenen Spaltungen in den vorwaltenden Sympathien für den einen oder für den andern, der einheitliche Glaube, die ursprüngliche Glaubenslehre und die Ziele, die sie verfolgte, allmälig sich verändern, verflachen und in Verruf und Mißcredit kommen, das vom Religionsstifter im Auge

behaltene Ideal verblaßt, und materiellen, ſinnlichen Tendenzen den Platz räumen muß, welche zur Erreichung von Zwecken beſſer dienen, und derjenigen Menſchenkaſte materiellen Nutzen bringen oder zur Herrſchaft verhelfen, welche die Vertreterin der Gottheiten auf Erden zu ſein vorgibt. Im erſtern Falle, wo der Schöpfer des Weltalls allein ſteht und nur einen menſchlichen Vertreter auf Erden unter den Menſchen beſitzt, mit welchem er in directe Berührung gekommen ſein ſoll, iſt eine Vereinbarung mit der Wiſſenſchaft nicht möglich; denn jener Schöpfer iſt nur ein Erden-, oder wenn man lieber will, ein Menſchengott, von dem es wohl heißt, er habe Alles geſchaffen, der ſich aber nur gelegentlich um den Menſchen kümmert.

Seit der Zeit, in welcher die Aſtronomie auf feſte unverrückbare Grundlagen geſtellt, größere Fortſchritte in der Erkennung der Natur-Erſcheinungen und der Geſetze machten, nach welchen ſie erfolgen, ſeit alſo die Anſchauungen und Ueberzeugungen im Gebiete des Wiſſens feſten Halt gewannen und eine neue Aera für den Fortſchritt im Beobachten und Denken herbeiführten, haben die beſtandenen und bis nun beſtehenden Religionen, welche auf anderen Anſchauungen und Ueberzeugungen fußen, die Wiſſenſchaft als ihren Gegenſatz, als zerſtörendes Element ihres Daſeins, feindlich bekämpfen müſſen, und es war für die leitenden religiöſen Kaſten unbedingt nöthig, ſich auf jene Mehrheit von Menſchen zu ſtützen, welche in der Unwiſſenheit leben, dieſe Unwiſſenheit nach allen Richtungen hin zu verbreiten und den wiſſenſchaftlichen Beſtrebungen mit aller Macht entgegen zu treten. Dieſes Vorgehen iſt für die geiſtlichen Kaſten eine Lebensbedingung, eine Exiſtenzfrage.

Trotz alledem wird durch die Erziehung, welche in cultivirten Ländern den geiſtlichen Kaſten zum großen Theile abgerungen wurde, ein größerer Kreis von Menſchen dem verdummenden Einfluß der hervorragendſten geiſtlichen Stände entzogen, ja es befinden ſich unter dieſen noch immer einzelne Menſchen, ſowohl wie Corporationen, welche andere Wege gehen oder zu gehen verſuchen, und was noch mehr iſt, es gibt Wahrheiten wiſſenſchaftlicher Natur, welchen ſich die verbiſſenſten Clericalen nicht zu entziehen vermögen und die ſich faſt unbewußt oder nothgedrungen auch bei ihnen eingeſchlichen haben. Daß die Erde rund, daß ſie um ſich ſelbſt rotire, ja daß ſie in ihrem jährlichen Laufe um die Sonne kreiſe, iſt ſo ziemlich von allen cultivirten Menſchen

als etwas Selbstverständliches angenommen. Das Gesetz der allgemeinen Schwere kann nicht angefochten werden, und die Wunder des Himmels sind nunmehr keine religiösen, sondern wissenschaftliche geworden.

Die Gestirne sind nicht mehr an den Himmel geheftet, sondern im Allgemeinen als selbstständige Körper angesehen, der Schrecken, den die Kometen und die Finsternisse verbreiteten, hat aufgehört in den Massen zu wirken, und man erwartet Aufklärungen darüber nicht mehr von der Kirche, sondern von der Wissenschaft.

Der sichtbare Himmel hat nunmehr nur eine sprachliche Bedeutung, es ist kein religiöser Himmel örtlicher Natur mehr, wenn gleich noch immer dasselbe Wort den Aufenthalt Gottes und der Engel und Heiligen, so wie der auserkorenen Menschenseelen bezeichnet, und der Sprachgebrauch noch immer beide Himmel mit einander vermischt, beide Begriffe in einen Topf wirft. Da jedoch die Erde rund ist und überall vom sichtbaren Himmel überdeckt ist, dieser Himmel aber grenzenlose Räume zuläßt, die für uns unendliche Ausdehnung gewinnen, so ist es unmöglich, den Sitz der Gottheit festzustellen, und noch weniger den Ort auch nur allgemein zu bezeichnen, wo die Hölle, die Unterwelt, wo die Verdammten unter den Menschenseelen in ewiger Pein hausen sollen; denn was wir sehen, ist überall Himmel, überall der Sitz der Gottheit und wir müßten Unendlichkeiten auf Unendlichkeiten folgen lassen, um die Sphären der Seligen und jene der Verdammten zu bezeichnen, was schwerlich von der Menge aufgefaßt werden kann. Die Gesetze, welche Alles, was uns umgibt, beherrschen, die Aenderungen in der Zusammensetzung der Materie, welche wir im Himmel wie auf Erden beobachten, haben der Wunderthätigkeit ein Ziel gesetzt, das sich nunmehr nur auf untergeordnete locale Begebenheiten zurückgezogen hat, welche mit den allgemeinen Erscheinungen keinen scheinbaren Zusammenhang besitzen.

Die Wissenschaft hat uns bewiesen, daß sie im Stande ist, aus den beobachteten Thatsachen auf solche mit Bestimmtheit zu schließen, welche bisher unbekannt waren. So hat Leverrier durch Rechnung einen neuen Planeten (Neptun) entdeckt und in der That wurde derselbe an dem berechneten und bezeichneten Orte des Himmels aufgefunden, es kann also kein Zweifel obwalten,

daß die Grundlagen, auf welchen jene Rechnungen aufgebaut wurden, richtige sind und der Wahrheit entsprechen. Dagegen kann eine Einsprache nicht erhoben werden und wird auch nicht erhoben, sondern das Ganze möglicherweise todtgeschwiegen in jenen Kreisen, welche von wissenschaftlichen Erfolgen nichts erfahren sollen und im Schlepptau der geistlichen Kasten stehen.

Nichts desto weniger dringen aber solche Wahrheiten in immer weitere Kreise, gehen so zu sagen in Fleisch und Blut über und schwächen die alten Glaubensanschauungen, die allmälig als überlebt betrachtet werden. Man liest und spricht heutzutage von der Sonne als einem Centralkörper, welchem ein Planetensystem dienstbar ist, in dem die Erde einen Rang einnimmt, der zu den niedrigeren gehört, da ihre Größe von anderen Planeten mehrere hundert Male übertroffen wird. Man liest und spricht von den Fixsternen und hält sie für selbstständige Sonnen, die unzweifelhaft oder sehr wahrscheinlich die Mittelpunkte ähnlicher Systeme sind. Andere Systeme von Sonnen sind gegenseitig unter einander verbunden und bewegen sich um den gemeinschaftlichen Schwerpunkt nach denselben Gesetzen, welche den Fall eines Körpers auf der Erde bedingen. Dies Alles nimmt man in seinen Gedankenkreis auf, als natürliche Folgerung des bereits, wie gesagt, in Fleisch und Blut Uebergegangenen. Des alten Gottes, des Schöpfers gedenkt man hiebei freilich nicht, man entwöhnt sich aber daran zu glauben, daß derselbe gleich einem Czar despotisch, willkürlich regiere und geneigt sei, sein eigenes Werk durch Wunder zu Gunsten eines winzigen Theiles des Menschenstaubes auf Erden zu beeinträchtigen und dadurch seine Größe und Macht zu beweisen. Daß Gott die ganze Welt bedeute, die vom göttlichen Geiste belebte Materie vorstelle, wird immer wahrscheinlicher gemacht. Bei dem Bestehen von Planeten gleich der Erde in unserem Sonnensystem, die alle einer gleichen Ursache ihr Entstehen verdanken, aus gleicher Urmaterie geballt sind, ist die Möglichkeit, ja große Wahrscheinlichkeit der Existenz ähnlicher Pflanzen, Thiere, und vielleicht Menschen nicht ausgeschlossen, welche der Fürsorge Gottes ebenso bedürftig sein müßten, wie die Erdenkinder.

Dasselbe gilt von andern Sonnensystemen und ihren Planeten. Wenn das der Fall ist und es kann wohl die Berechtigung einer solchen Voraussetzung nicht bestritten werden, so müßte, unserer christlichen Anschauung gemäß, auf allen diesen Körpern

Gott durch einen Sohn sich vertreten lassen. Gott und die Söhne würden mindestens für unsere beschränkte Auffassung in unendlicher Zahl vorhanden sein, denn es müßte wohl vorauszusetzen erlaubt sein, daß die Adam und Eva derselben nicht immer wenigstens, auf besseren Bahnen gewandelt sind, als die unsrigen. Dem wäre freilich abgeholfen, wenn man annehmen wollte, daß Christus nur ein Mensch gewesen, der, wenn man so sagen will, von dem heiligen Geiste mehr in sich aufzunehmen befähigt gewesen, als andere Menschen, aber dann würde man ihm die absolute Gottheit absprechen und nur eine ungewöhnliche menschliche Größe zuerkennen, die man vielleicht versucht sein könnte, dem directen Einfluß Gottes zu entziehen, wobei aber zugestanden würde, daß eben nur die vom Schöpfer der Materie und der Welt ausgegangenen Gesetze zur nothwendigen Folge haben mußten, daß unter bestimmten Verhältnissen und zu einer bestimmten Zeit ein so hervorragender Mensch entstehen mußte. — Die Unendlichkeit Gottes nach allen Richtungen bliebe damit aufrecht erhalten und ein Eingriff in den gesetzlichen Lauf der Dinge vermieden.

Damit bräche indeß das ganze Gebäude zusammen, welches im Laufe der Jahrhunderte aufgeführt wurde. Der Stellvertreter Christi auf Erden würde, abgesehen davon, daß er überhaupt nur von einem kleinen Bruchtheil der Menschheit als solcher angesehen wird, um seine Macht gebracht, und daß es sich dabei um eine Machtfrage handelt, ist wohl unzweifelhaft.

Wie dem immer sei, wir sehen mindestens die Culturmenschen einer Periode entgegen gehen, in welcher die Fortschritte der Wissenschaft die bei denselben herrschenden Glaubenslehren einer Aenderung entgegen führen müssen.

Denn einerseits ist es ein Bedürfniß der größeren Menschenzahl, ein höchstes Wesen anzuerkennen, das ihren Geschicken nicht fremd bleibt, andererseits ist es aber eben so großes Bedürfniß, dem Verstande seine Rechte einzuräumen, so daß ein Einklang geschaffen werden muß zwischen Wissenschaft und Glaube, um die Mehrheit civilisirter Menschen zu befriedigen.

Der einzige Weg, der uns zu diesem Einklange führen könnte, würde, so scheint es wenigstens, der Unterricht sein und zwar insbesondere der von jeder religiösen Einwirkung unabhängige Unterricht in den Naturwissenschaften sowohl, wie in der Lehre von den Mitteln zur Erhaltung des Menschengeschlechtes,

welche letztere von der Moral und Sittlichkeit und von der Pflicht eines jeden Menschen abhängig ist, seine Kräfte zum Nutzen seiner selbst und der menschlichen Gesellschaft vollauf zu verwerthen.

Dieses Ziel sollte aber nicht nur vom einzelnen Individuum, sondern vor Allem vom Staate erstrebt werden, dem es obliegt, nicht nur repressiv gegen die Vergehen und Verbrechen, sondern präventiv gegen dieselben vorzugehen.

Es ist nicht zu zweifeln, daß endlich auch diese Maßregel aus dem Lehrerstande der bezeichneten Richtung die Bildung einer Kaste hervorrufen wird, welche vielleicht durch dogmatische Sätze übergroßen Einfluß auf die Menschen ausüben wird. Aber dagegen gibt es kein Heilmittel, das Gleichgewicht ist nimmer zu erreichen und darf nicht erreicht werden, soll Leben und Entwicklung möglich sein. Wie ein Pendel nach einer Seite verrückt, nicht wieder in die senkrechte Lage zurückkehrt, sondern in entgegengesetzter Richtung sich weiter bewegt und um die Senkrechte in fortwährenden Schwingungen sich bewegen muß, bis der Widerstand der Luft und die Reibung seinem Leben ein Ende machen, so geht es mit jeder menschlichen Einrichtung.

Dalmatien.

Das Küstenland, welches heutzutage Dalmatien benannt wird und einen Theil des östlichen Gestades des adriatischen Meeres bildet, ist nur ein kleines Stück jenes Landes, welches die Römer mit diesem Namen bezeichneten und das von der Save und Arsa in Istrien bis an die südliche Drina in türkisch Albanien reichte.

Gegenwärtig grenzt es im nordwestlichen Theile an die Militärgrenze, im südöstlichen an türkisch Albanien und ist wo die Bergketten gegen Nordosten sich erheben, von Bosnien, von der Herzegovina und Montenegro begrenzt. Es ist nothwendig, die ziemlich willkürlichen Grenzgestaltungen dieses kleinen langgestreckten Landes mit der Karte an der Hand zu verfolgen, um sich ein deutliches Bild seiner Form und Ausdehnung zu machen. Im Nordwesten ist der Inselarchipel, welcher zum Lande gehört, durch die noch dazu gehörigen Inseln Premuda, Selve, Pago auf unvollkommene Weise von der Inselgruppe des quarnerischen Golfes geschieden, welche sonderbarer Weise zu Istrien gehört. Im Kanal der Morlaka, zwischen der Insel Pago und dem Festlande, läuft die Grenze in der Mitte und springt gegenüber dem südlichen Ende dieser Insel auf letzteres über, wo dann die Gebirgskette des Velebič die Grenze bildet. Dadurch entsteht hier für die Militärgrenze ein in Dalmatien eindringender Winkel, sie zieht sich aber wiederum nach Norden zurück, um bei dem Orte Drenovač die türkische Grenze zu erreichen und dann nahezu nach Südsüdost die dinarischen Alpen zu verfolgen, welche in ihrer Fortsetzung sich an die montenegrinischen Berge anschließen, wo sie an deren westlichem Rand laufend endlich Castellastua, die südlichste Spitze der österreichischen Monarchie erreicht.

Diese Grenze erleidet in ihrer Streichungslinie größere Abweichungen zuerst bei Prolog zu Gunsten Bosniens, dann bei Imoschi zu Gunsten Dalmatiens, zwei entgegengesetzte Halbkreise bildend, während im Süden bei Cattaro abermalige größere Abweichungen von derselben vorkommen, deren wichtigste den Golf von Cattaro einschließt.

An zwei Punkten tritt aber das türkische Gebiet bis ans Meer, bei Kleck und Suttorina im Golfe von Cattaro und ist

somit das dalmatische Gebiet in seiner Continuität unterbrochen. — Dies geschah zur Zeit, in welcher die Republik Ragusa, welche mit Bosnien vielfache Verbindungen unterhielt, sich durch Abtretung jener Gebiete an die Pforte von den Venetianern, denen das übrige Dalmatien gehörte, unabhängiger machen wollte.

Zwar hatte die napoleonische Regierung, von welcher das Land an uns gelangte, keine Rücksicht auf jene Abtretungen genommen, sondern Dalmatien ohne Unterbrechungen des Territoriums verwaltet. Unsererseits stellte man aber den Status quo ante her, unbekümmert um den politischen Fehler, der dabei begangen wurde und wahrscheinlich aus Mangel an Einsicht über die Bedeutung dieser Unterbrechungen.

Zu anderen späteren Zeiten wäre es möglich gewesen, diese kleinen Erdzungen, welche keinen anderen als politischen Werth besitzen, für Oesterreich zu erwerben, aber man ließ die Sache liegen, bis die Wichtigkeit derselben mit einem Male nach dem Jahre 1848 deutlicher zu Tage trat, als die Türkei durch England unterstützt, Miene machte, diese kleinen Küstengebiete auf andere Weise zu verwerthen. Der Angelegenheit wurde indeß in den Fünfziger-Jahren beigelegt.

Durch die Richtung, welche die dinarischen Alpen gegen die Seeküste verfolgen, ist Dalmatien einem langgestreckten Keile gleich und während im nordwestlichen Ende die Tiefe des Landes vom Meere bis zur türkischen Grenze bei zwölf bis dreizehn deutsche Meilen beträgt, erreicht sie am südöstlichen Ende zuweilen kaum 1200 bis 1500 Klafter, gegen Montenegro noch weniger.

Die schroff im Nordosten aufsteigenden Grenzberge, welche meist unbewaldet den vollen Karstcharakter bewahren, erschweren außerordentlich die Verbindungen mit dem türkischen Gebiete und nur an einzelnen Puncten ist die Möglichkeit geboten, auf steilen und leider auch durch unsere Schuld vernachlässigten Wegen und Pfaden das Hinterland zu erreichen, das zunächst in der Herzegovina aus Hochebenen besteht, welche durch enge Thäler und Schluchten von einander getrennt sind.

So ist das natürliche Hinterland Dalmatiens in volkswirthschaftlicher und commerzieller Beziehung, von keiner solchen Bedeutung, daß von demselben in unseren Tagen die Zukunft des Küstenlandes abhängig gemacht werden könnte, obschon kein Zweifel darüber obwaltet, daß zahlreichere und bessere Communi-

cationen mit diesem geographischen Hinterlande nicht ohne wohlthätigen Einfluß auf das Emporblühen Dalmatiens sein könnten. Zeuge davon die Republik Ragusa, welche durch den Handel mit diesem türkischen Inlande reich und auch mächtig im Verhältniß zu der Ausdehnung ihres Gebietes geworden, während Ragusa und sein Gebiet heutzutage, wiewohl geordneter als die übrigen Kreise Dalmatiens, dennoch dahinsiecht und eben nur so viel erwirbt, um nothdürftig zu leben.

Aus der Geschichte Dalmatiens ist übrigens auch zu entnehmen, in welchem Grade dieses Land zur Zeit der Römer zu großer Blüte gelangte, weil die Küste, in zweckmäßiger Weise verwerthet, der Vermittler des Handels zwischen den großen Mittelpunkten der Erzeugung, der Capitalskraft und des Absatzes geworden war.

Heutzutage ist Dalmatien seiner Bestimmung entzogen, es liegt außerhalb des Weltverkehres, da es in keiner Weise mit dem Inneren civilisirter Länder Europa's in Verbindung steht, seinen vorzüglichsten Reichthum, seine Häfen und sein Meer nicht zu verwerthen in der Lage ist.

Einem ausgiebigen Localverkehre steht aber erstens die geringe Ausbreitung des Landes, zweitens der geringe Ertrag seines steinigen oder verwahrlosten Bodens, drittens der tiefe Stand der Cultur seines Volkes entgegen.

Die vorherrschende Karstformation und die geringe Bewaldung der Berge, sind Schuld daran, daß das Land verhältnißmäßig wasserarm ist, wiewohl es Seen besitzt und Sümpfe aufzuweisen hat, welche den culturfähigen Boden vermindern und die Bevölkerung durch Fieber decimiren.

Nur ein bedeutender Fluß, die Narenta, überschreitet die türkische Grenze, um in kurzem Laufe durch Dalmatien das Meer zu erreichen. Das Thal dieses Flußes aber ist von zahlreichen Armen desselben durchzogen und versumpft, bleibt also unbenützt für den Verkehr, ist öde und wüst und nur von wenigen fieberkranken Menschen bewohnt.

Die anderen wichtigeren Flüsse wie die Zermagna, die Kerka und Cettina, sind in der Nähe ihrer Mündungen, benützbar, aber bilden im Allgemeinen zu viele Wasserschnellen und Fälle und verengen sich zuweilen so sehr zwischen hohen Felsenwänden oder breiten sich derart zu Sümpfen aus, daß sie nur

als locale Wasserkraft und zur Fischzucht benützt werden können, für den größeren Verkehr aber von keiner Bedeutung sind.

Ein aus dem Felsen an dem Fuße des Grenzgebirges nördlich von Ragusa hervortretender Fluß, der sogenannte Canal d'Ombla könnte eine größere Wichtigkeit erlangen, wenn derselbe bei seiner bedeutenden Tiefe und Breite dazu benützt würde, um einem längst gefühlten Bedürfniß der Kriegsmarine zu genügen, welche an der ganzen Küste südlich von Pola keine einzige Anstalt besitzt, wo die Schiffe im Falle der Noth ausgebessert werden könnten. Bedenkt man, daß die Vertheidigung des adriatischen Meeres und unserer Küste die Aufstellung einer Flotte im südlichen Theile desselben in der Regel bedingen wird, wenn man Dalmatien im Kriege nicht gänzlich sich selbst überlassen will, so wird die Nothwendigkeit eines Filial-Arsenales einleuchtend sein, denn nicht immer werden Schlachten oder Gefechte vorkommen, welche selbst nach einem glücklichen Ausgange den zerschossenen Schiffen gestatten, Pola zu erreichen. Eine kleine Marine aber, welche zur Vertheidigung des eigenen Gebietes dienen soll, ist nur dann ihrer Aufgabe gewachsen, wenn die Küste ihr die Möglichkeit und den Vortheil vor dem Feinde bietet, in jedem Augenblicke wohlgerüstet zu sein und selbst nach einem unglücklichen Gefechte, in kurzer Zeit den Kampf wieder aufnehmen zu können, was nur durch schnelle Herstellung der beschädigten Schiffe, durch unmittelbaren Ersatz von Mannschaft und Material zu Stande gebracht werden kann. Die Wehrhaftigkeit einer Vertheidigungs-Marine steht demnach im Verhältniß zu den Mitteln und Anstalten, welche die eigene Küste der Marine zur Verfügung stellen kann.

Das Festland Dalmatiens ist, wenn auch abgedacht gegen die See, dennoch von nicht unbedeutenden Berg- und Hügelketten durchzogen, welche im nördlichen Theile Dalmatiens parallel der Küste hinziehen und im Meere als Inseln ihre Fortsetzung finden, die in ihrer Längenrichtung mit der Küste gleichlaufende Kanäle bilden. Da die Berge überall steil abfallen, so sind auch diese Kanäle meist für große Schiffe befahrbar, und jedenfalls für die Küstenschifffahrt von großer Bedeutung.

Der nördliche Archipel erstreckt sich von den quarnerischen Inseln bis in die Höhe von Sebenico, wo eine Abzweigung der Monti tartari sich gegen das Meer verdrängt und ein hervor-

tretendes Kap des Festlandes bildet, welches von keinen Inseln gedeckt ist. — Dieses Kap, die Plankaspitze mit dem schönen Hafen von Ragosnica kann als die Grenze zwischen dem nördlichen und südlichen Archipel Dalmatiens angesehen worden.

Von hier an verengt sich das Festland zwischen den Grenzbergen und dem Meere. Die hohen Bergketten der Herzegovina und Montenegros drängen sich heran und letztere scheinen durch ihre Ausästungen den zweiten Insel-Archipel gebildet zu haben.

Die Richtung der Inseln dieses südlichen Archipels ist in der That durchschnittlich eine westlichere, sie laufen mit der Küste nicht parallel, sondern entfernen sich von ihr im nordwestlichen Theile des Meeres.

Diese Abzweigungen des südlichen Gebirgssystems haben ihre Ausläufer nach Lissa und den umgebenden Inseln bis zum Felsen Pomo und treten in Verbindung mit dem italienischen Festlande durch die Inseln Pelagosa, Pianosa und Tremiti.

Die italienische Küste tritt Pelagosa gegenüber mit einem gewaltigen Vorgebirge, dem Promontorio del Gargano, hervor und verengt hier im Zusammenhange mit den Inseln das freie Fahrwasser des adriatischen Meeres so sehr, daß gleichsam ein erster unvollkommener Abschluß desselben gebildet wird, welcher der Schifffahrt im Winter manche Schwierigkeiten bereitet.

Diese Inselverbindung Dalmatiens mit Italien war aber auch von jeher die Basis der Operationen Italiens gegen Dalmatien und sie bildet gleichsam eine Brücke, welche dem Handel und Verkehr von großer Unterstützung ist, weil die kleinsten Fahrzeuge ungehindert ohne viele Beobachtungen und Rechnungen von einer zur anderen Seite des adriatischen Golfes zu fahren befähigt werden. Lissa mit seinem schönen Hafen ist seit undenklichen Zeiten der Hauptpunkt, den man auch schon seiner Höhe wegen, von welcher das adriatische Meer in seiner ganzen Breite übersehen werden kann, im Auge behielt, sobald es sich darum handelte, festen Fuß auf Dalmatien zu fassen. Von den ersten griechischen Einwanderern, von welchen wir Kunde haben, von der Einnahme Lissas durch den sicilianischen Tyrannen Dionisius bis zur für uns siegreichen Seeschlacht im Jahre 1866 wurde in diesen Gewässern um den Besitz von Lissa vielfach gestritten und viel Blut vergossen und es kann keinem Zweifel unterliegen, daß auch heutzutage dieser Knotenpunkt des adriatischen Inselreiches

eine große Wichtigkeit trotz veränderter Kriegsmittel besitzt und behalten wird.

Die Tiefe des adriatischen Meeres gibt diesem theilweisen Abschlusse desselben eine größere Bedeutung, indem der südliche Theil durch ein viel erheblicheres Tiefwasser gekennzeichnet ist als das nördlichere.

Könnte das Meer allmählig austrocknen, so würde vor Allem der Golf von Triest und Venedig bis etwa in der Höhe Ancona's und Zara's festes Land werden. Würde diese Austrocknung andauern, so würde mit der Zeit der adriatische Golf bis zu der Felseninsel Pelagosa, mit einem Einrisse gegen Lissa zu, fahrbar bleiben.

Diese Verhältnisse bedingen nun eine Theilung oder Abzweigung der allgemeinen Strömung des adriatischen Meeres, welche längs der dalmatinischen Küste nordwärts, längs der italienischen südwärts läuft. Diese Abzweigung findet bei der Inselgruppe von Lissa statt und erreicht im Bogen Pelagosa, wo sie sich mit der allgemeinen adriatischen Strömung vereinigt und dieselbe nicht unbedeutend verstärkt. Diese allgemeine Strömung hat aber überhaupt eine viel größere Bedeutung an der italienischen Küste, weil sie durch die vielen Flüsse im Norden, besonders durch den Po, einen erheblichen Zuwachs erhält und zum Beispiel bei Ancona, einem Flusse gleich, das Ein- und Auslaufen für Segelschiffe erschwert, überhaupt bei Südostwinden, welche häufig wehen und oft zu Stürmen anwachsen, einen hohen, kurzen Seegang hervorruft.

Aber nicht allein die Meeresströmung bezeichnet einen ersten Abschluß des adriatischen Meeres, sondern auch die Luftströmungen. Während südlich von Lissa stürmischer Südostwind weht, kommt es sehr oft vor, daß im nördlichen adriatischen Meere Nordwestwinde oder schwache Brisen herrschen, so daß man die Inselgruppe bei Lissa als eine Wetterscheide ansehen kann.

Wenn auch diese Verhältnisse und Erscheinungen von der Schifffahrt beachtet zu werden verdienen, so ist doch Dalmatien in anderer Richtung für den Seeverkehr im adriatischen Meere von großer Bedeutung.

Die Karstformation der dalmatischen Grenzgebirge, die Hochebene Bosniens, der Herzegovina und Montenegros, der Mangel einer ausgedehnten Bewaldung derselben, befördern ungemein die

Verdunstung der Feuchtigkeit und das Vordringen nördlicher kalter Winde, welche über den tiefer liegenden Hinterländern wehen mögen. Durch diese an den Bergen aufsteigenden Luftströmungen und durch den Proceß einer beschleunigten Verdunstung der Feuchtigkeit auf dem Karstboden wird auf den Höhen Kälte und ein übermäßiger Luftdruck durch Verdichtung der Luft erzeugt, welcher zu einem oft orkanartigen Abströmen der letzteren gegen die Oberfläche des adriatischen Meeres Anlaß gibt.

Die Bora-Stürme sind um so gewaltiger, je mächtiger die nördlichen Luftströmungen herankommen und je feuchter die Karstoberflächen geworden, bei gleichzeitigem Vorherrschen geringen Luftdruckes auf dem adriatischen Meere.

Solche Verhältnisse kommen zumeist in der Winterszeit, seltener im Hochsommer, öfter im Spätherbste und ziemlich häufig im Frühjahre vor. Sie erzeugen Winde, welche zuweilen mit fürchterlicher Gewalt, fast unvorhergesehen, herabtoben und im Allgemeinen von Nordnordost bis Ostnordost wehen je nach der Streichungslinie der kahlen Bergketten und nach den Golfen und Buchten, welche sie bilden.

In solchen Golfen und Buchten weht die Bora um so empfindlicher und mächtiger, als sich in ihnen die stürmende Luft anhäuft und die Kräfte verschiedener Herkunft in engem Fahrwasser summiren. Unter dem Einflusse der Bora haben die Schiffe oft Mühe, sich windwärts zu erhalten und zu verhüten, an die italienische Küste geworfen zu werden, welche, im Gegensatze zur dalmatinischen, flach, sandig und hafenlos ist.

Da nun im Winter und Frühjahre die Nordostwinde und Südostwinde vorherrschend sind, die letzteren aber zumeist in die ersteren plötzlich umspringen, so müssen insbesondere die Segelschiffe im adriatischen Meere an der dalmatinischen Küste halten, weil diese nicht nur bis hart unter dem Lande befahrbar und gegen den Andrang der Bora Schutz bietet, sondern auch mit so vielen guten Häfen und Ankerplätzen sowohl auf dem Festlande wie auf den Inseln gesegnet ist, daß in jedem Augenblick das Schiff in Sicherheit geborgen werden kann.

Die Schifffahrt ist also naturgemäß an die östliche Küste des adriatischen Meeres gewiesen, denn hier allein findet sie zu jeder Zeit jene Sicherung, welche sie bedarf und die an der italienischen Küste bei allen Anstrengungen, welche man auch durch

Anwendung von Kunſtbauten aufbieten mag, niemals erreicht werden kann.

Aus dieſem Grunde hängt auch die Beherrſchung des adriatiſchen Meeres von dem Beſitze dieſer Küſte ab. Dalmatien hat alſo eine Wichtigkeit, welche für den Handel und Verkehr nicht verkannt werden darf und gebietet, alle jene Maßregeln zu ergreifen, deren ſich die Monarchie zur Erhaltung dieſes Landes bedienen kann.

Die Fortſetzung der Küſte über öſterreichiſches Gebiet in Türkiſch-Albanien hat durch das Zurücktreten der Gebirge ihren Charakter verloren und die Bucht von Cattaro iſt der letzte eigentliche Hafen derſelben bis zur Mündung des adriatiſchen Meeres. Bedeutende Flüſſe, wie die Bojana und der ſüdliche Drino, münden an der albaneſiſchen Küſte und verſanden das Fahrwaſſer, das nirgends durch Inſeln gedeckt wird. Nur die Bucht von Antivari und jene von Vallona ſind nennenswerth und würden ſich durch Kunſtbauten zu geräumigen Häfen umgeſtalten laſſen. Aber ebenſowenig die türkiſche Regierung für die Hebung des fruchtbaren herrlichen Landes thut, denkt ſie auch nur im Entfernteſten daran, dem Verkehre die Wege zu ebnen.

So hat im adriatiſchen Meere die Natur ihren Gaben ebenfalls ungleich vertheilt: auf der einen Seite fruchtbares tiefgreifendes Hinterland ohne Hafenbildung an der Küſte, auf der anderen ein ſteiniges, ſchmales, durch hohe Berge begrenztes Küſtenland, mit einem Hafenreichthum aber, der faſt nirgends in Europa ſeines Gleichen hat.

Dem Menſchen bleibt es überlaſſen, die Gegenſätze auszugleichen und durch geiſtige und materielle Arbeit zu bezwingen, was ſeinem Fortſchritte und ſeiner Entwicklung entgegenſteht.

Bei uns iſt dieſe Arbeit, was Dalmatien betrifft, noch nicht gethan, es iſt dieſes Land noch immer ein iſolirter Küſtenſtrich im loſen Zuſammenhange mit der Monarchie, deſſen Bevölkerungen nur mühſam ihr Leben friſten, weil ſie ihrer Beſtimmung entzogen ſind: die Vermittler des Welthandels, des directen Verkehres Oeſterreichs mit den überſeeiſchen Ländern und Völkern zu ſein. So wie ſie ſind, können die Bewohner Dalmatiens kein ſelbſtſtändiges politiſches Daſein gründen, keine volkswirthſchaftliche Bedeutung erringen, keinen Theil haben an der geiſtigen und phyſiſchen Arbeit der civiliſirten Welt.

Die Zeit scheint indeß gekommen zu sein, in welcher man sich auch bei uns daran erinnert, ein Küstenland zu besitzen, dessen politische und commerzielle Bedeutung zum Nutzen des ganzen Reiches hoch verwerthet werden kann, ein Küstenland, welches den directen unabhängigen Handelsverkehr Oesterreichs, den Absatz seiner Producte und Industrie-Erzeugnisse beleben und selbst zu ungeahntem Wohlstande gelangen kann.

Erst wenn den Bedingungen des Welthandels durch Ausnützung einer vortheilhaft gelegenen Küste entsprochen sein wird, wenn wir uns in directem Verkehr mit dem Meere über unser eigenes Gebiet gesetzt haben und mit demselben in nähere Berührung gekommen sein werden, erst dann wird Oesterreichs commerzielle Bedeutung im Welthandel in den Vordergrund treten, erst dann können wir behaupten, unabhängigen Handel und Verkehr zu treiben, und unserer Industrie und Production die Grundlage zu größerer Entfaltung bieten.

Der Handel muß dem Meere, der eigenen Küste zu, gravitiren, sollen die Vortheile, welche derselbe gewährt, dem eigenen Lande zufallen, die eigene Schifffahrt beleben, dem eigenen Verkehre in ihrer vollen Ausdehnung zugewendet werden.

Die geographischen Bedingungen hiezu sind vorhanden und es hängt nunmehr nur noch von der hilfreichen Hand der Regierung und den Volksvertretungen ab, die Wege zur Erreichung dieses Zweckes zu ebnen, Oesterreich dem Meere und seinem Weltverkehre in größerem Maße zu nähern und ein armes passives Land zu neuem Leben zu wecken, ein Volk zu befähigen, die von der Natur gebotenen Vorzüge seiner Küste zu verwerthen und thätigen Antheil an der Entwicklung und an dem Fortschritt der Bewohner des cultivirten Europa's zu nehmen.

Die Epoche, in welcher wir leben, gehört der Anwendung aller Wissenschaften auf die Hebung des materiellen Wohlstandes der Völker, sie ist gleichsam die Epoche der Manneskraft der europäischen Länder, in welcher das in der Jugend Erlernte zur praktischen Verwerthung kömmt. In ihr müssen sich naturgemäß die Unterscheidungen zwischen Volk und Volk mildern, soferne beide demselben Culturzustande angehören und aus der Verschmelzung gemeinsamer Interessen, aus ihrer Wechselwirkung, Vortheile für beide Theile hervorgehen. Zu dieser Verschmelzung und Wechselwirkung sind aber materielle Verbindungen erforderlich, die

dort geſchaffen werden müſſen, wo dieſer Zweck nicht anders erreicht werden kann.

Die Herſtellung von Eiſenbahnen dient hiezu auf dem Lande, die Entwicklung der Schifffahrt erfüllt die entſprechenden Bedingungen auf dem Meere; beide vereinigt ermöglichen den Weltverkehr. Glücklich ſind diejenigen Staaten, welchen die Möglichkeit geboten iſt dieſe Vereinigung des Landverkehres mit dem Seeverkehre herzuſtellen, noch glücklicher und klüger diejenigen, welche dieſelbe auch wirklich und im ausgedehnteſten Maße ins Leben rufen.

Läßt man die Vortheile einer günſtigen Küſtenentwicklung unbenützt, ſo entgeht der Bevölkerung der Erwerb an geiſtigem und materiellem Gute und ſie bleibt in ihrer Entwicklung gegen andere Völker zurück.

Hiebei möge man bedenken, daß früher oder ſpäter die Verwahrloſung eines Volkes ſich bitter rächt, daß eine Zeit kommt, in welcher die Vernachläſſigung ſeiner Intereſſen, die Nichterfüllung der Bedingungen ſeiner Exiſtenz, dieſes Volk ſeiner Regierung entfremdet und dahin drängt, einen beſſeren Zuſtand mit allen ihm zu Gebote ſtehenden Mitteln rückſichtslos herbeizuführen; ein Band zu löſen, das weder den Schutz, noch die Vortheile der Einigung mit einem großen Staate zu bieten vermochte.

Noch ſind wir in unſerem Falle nicht ſo weit, aber wer Zeit vor ſich hat, darf keine Zeit verlieren.

Skizzen auf einer Sommerreise durch die Ostalpen. *)

(1865.)

Die Billets waren gelöst, die Koffer aufgegeben, das Handgepäck im Coupé geborgen, welches wir möglichst weit von dem dampfenden Schlot der Locomotive erwählt, wir selbst hatten uns so behaglich wie möglich in demselben eingerichtet; endlich tönte das letzte Signal und der Zug rollte aus dem Grazer Bahnhof in den sonnigen Sommermorgen hinaus gegen Marburg. Von dort führte uns ein anderer Zug über Klagenfurt nach Villach, dem Ende unserer heutigen Fahrt. Von Marburg läuft die Bahn fast unausgesetzt am rechten Ufer der Drau; die Gegend ist hübsch, zuweilen sogar sehr schön. In rascher Folge verengt und erschließt sich das Drauthal, hier ein altes Schloß, dort ein freundliches Dorf. Feld, Wiesen und Wald in wechselnder Gestaltung bietend, lauter friedliche und freundliche Bilder. Nur bei Prävali lenkt der Schienenstrang in ein Nebenthal ab — ist's um die bekannten Rosthorn'schen Eisenwerke zu begünstigen? Dann geht er bei Bleiburg vorüber, dem herrlich gelegenen Schlosse Feldzeugmeisters Grafen von Thurn. Höher und höher schwingen sich schon die Berge auf; die Gegend vertauscht den Charakter des Lieblichen mit dem des Großartigen, aber zu unserem Verdrusse trübt sich der Himmel, die Farben der Landschaft werden kalt und glanzlos. Der leichte Regen, der die Schienen netzte, minderte zugleich die Reibung; immer weniger war die zu leichte Locomotive der Last bei der zunehmenden Steigung gewachsen, endlich stand der Zug still. Erst als die Schienen mit Erde bestreut wurden, schleppte sich die Maschine mühsam weiter und auf dem Wege zur Wasserscheide hätte uns ein Fußgänger leicht zu überholen vermocht. Von dort rollten wir im rascheren Tempo dann wieder zur Drau hinab, vor uns den riesigen Obir mit seiner getheilten Spitze.

Der gewaltige Gebirgsstock am rechten Drauufer, die prachtvollen Berge am linken, bieten beim Uebergange des Flusses in der Gegend von Völkermarkt ein imposantes Bild, welches durch den tobenden Strom und die röthlichen Felsen zur Rechten an Leben und Reichthum außerordentlich gewinnt. Die Bahn führt

*) Aus der Zeitschrift „Das Ausland".

so unerwartet über die Drau und so überraschend und großartig ist der Eindruck, daß der erste Blick auf die veränderte Landschaft unwillkürlich uns einen Ruf freudigen Staunens entlockte. Weniger malerisch, aber noch immer schön liegt Klagenfurt, unser nächster Haltepunkt, an das sich für uns das traurige Andenken eines ungenießbaren Mittagessens knüpft.

Die Bahn folgt von dort in der Richtung nach Villach dem nördlichen Ufer des Wörthersee's, dessen Reize noch viel zu wenig bekannt sind, denn gar prächtige Berge schauen in seine blauen Fluthen hinein, schöner sogar als mancher andere gepriesene Alpensee sich rühmen kann. Den freundlichen Ort Velden am westlichen Ende des immer klaren Beckens haben wir kaum Zeit zu begrüßen, denn hastig genießend steigt das Auge bald hinauf zu den Bergeszacken, bald senkt es sich hinab, um über das satte Grün von Wiese und Wald zu streifen, so daß wir unvermerkt rasch nach Villach gelangten. Gerade als wir den Gasthof erreichten, zog ein schweres Gewitter herauf, dichte Wolkenmassen hüllten die Berge ein und ein reichlich niederströmender Regen machte einen Strich durch alle Vorsätze einer Bewegung im Freien.

Da wir in der „Post" abgestiegen waren, so hegten wir die kindliche Zuversicht, genau zu erfahren, ob wir am folgenden Tage zur rechten Mittagszeit Gmünd erreichen könnten. Aber der Postbeamte, obgleich er den dienstlichen Waffenrock mit Würde und Behagen trug und sich viel in seiner Kanzlei zu schaffen machte, kannte nicht einmal die nächste Station. Wir waren im süßen Wahne aufgewachsen, daß ein Postbeamter vor allem praktische Kenntnisse über Straßen und Wege seiner Umgebung besitze, daß er im Stande sei, Auskunft über Vorspann und dergleichen zu geben, daß er mindestens die Vorschriften und den Gang des praktischen Dienstes bei dem von ihm überwachten Postverkehr genau zu kennen die Pflicht habe, aber in Villach zerrannen alle diese Ideale. Ob das dritte Pferd vor dem bestellten Separatwagen im voraus gezahlt werden müsse, wurde Gegenstand amtlicher Zweifel im Bureau; ja man war sogar nicht sicher, ob der Vorspann im Fahrpreis mit einbegriffen sei. Weder der Beamte, noch das übrige Dienstpersonal wußten, daß seit drei Jahren bereits eine directe Straße von Radstatt nach St. Johann erbaut ist und trotz Vorstellungen aller Art wurden wir über Werfen befördert.

Obwohl dieser Beamte im Waffenrock die vollständigste Unwissenheit in seinem Dienste an den Tag legte, obgleich er ebenso gut oder ebenso schlecht etwa als Concipist bei der Justiz zu verwenden gewesen wäre, wie hier bei der Post, so ist es doch fraglich, ob er nicht seinen Vorgesetzten als ein guter Beamter erscheint und ob er es nicht nach und nach zu höherem Amt und Würden bringen wird. Wie manch' anderer Zweig des öffentlichen Dienstes, scheint die Post weit eher der Postbeamten als des Publikums und des Verkehres wegen vorhanden zu sein.

Die specifische Bureaukratie charakterisirt sich durch die Tendenz, den Staat für sich auszubeuten, gleichgiltig, ob diesem ein Nutzen erwächst oder nicht. Der Staatsdienst erscheint als ihr Zunftmonopol und das letzte Ziel solcher Bureaumenschen besteht darin, den Dienst mechanisch so bequem einzurichten, daß man, ohne zur Thür hinauszugehen und ohne den Geist in Anspruch zu nehmen, die laufenden Geschäfte in Rubriken und Acten schablonenmäßig darstellen, revidiren und controliren kann, bis sie endlich nach mannigfachen Erläuterungen und inhaltsleeren Correspondenzen als erledigt angesehen werden können. Ist das geschehen, so werden die Referate „zu den Acten gelegt" und diese dann nach einem Vierteljahrhundert „ausgemerzt" — wie der technische Ausdruck lautet. Ob jene Erläuterungen und Correspondenzen auch den Thatsachen entsprechen und den praktischen Forderungen Genüge leisten, ist Nebensache und hat mit der Ordnung und Regelmäßigkeit des Actendienstes nichts zu schaffen. Die Geschäfte werden bureaumäßig abgewickelt, unbekümmert, ob das Publikum damit zufrieden ist und ob dem Staate dadurch genützt werde. Besitzt der Beamte in der Provinz meist keine Vorstellungen von der Gesellschaft, der er als Organ zu dienen bestimmt ist, so fehlt häufig auch wieder der höheren Instanz eine genaue Einsicht in die wahren Bedürfnisse der Provinzen. Sie kennt nur die Papiere, welche ab- und zuwandern und endlich — zu den Acten gehen. Sehr wenige Postbeamte, die höheren und höchsten nicht immer ausgeschlossen, kennen gründlich die Topographie und Statistik des Landes, die übrigen besitzen deshalb auch keine Achtung vor der Bedeutung der Verkehrsmittel. Selten gelingt es einem Beamten einer entlegenen Provinz nach Wien in irgend ein Ministerialbureau sich emporzuschwingen, wo er seine örtlichen Fachkenntnisse in späteren Jahren verwerthen könnte. Nur

ſo erklärt ſich, daß vielfach zweckwidrige Verfügungen erlaſſen werden, die in keinem Zuſammenhange mit der wahren Urſache und der erſtrebten Wirkung ſtehen, nur Verwirrung anrichten, das Publikum tief verſtimmen und dem Anſehen der Regierung ſchaden. Wiſſen und Erfahrung müſſen ſich vereinen, um eine Leitung zweckentſprechend zu machen und dieſe Vereinigung findet ſich bei dem ſpecifiſchen Bureaukraten überaus ſelten. Beſſerung ſolcher Zuſtände läßt ſich nicht über Nacht ſchaffen, eine Umwälzung würde andere Kräfte in die Höhe bringen, aber beſſere ſchwerlich. Das einzige Gegenmittel iſt eine ſtetige Verjüngung des Verwaltungskörpers durch Heranziehung der beſten Kräfte aus den Provinzen nach der Hauptſtadt; ein ſyſtematiſcher Wechſel der Beamten und Bruch mit dem bisherigen Schlendrian, nach welchem der Concipiſt, ohne je aus der Bureauluft in die lebendige Geſellſchaft hinausgetreten zu ſein, zum Hofrath aufſteigen kann. Wir müſſen neue Reiſer auf den alten Stamm pfropfen, damit neues friſches Leben erblühe, Talent und Geiſt zu würdigen und hervorzuheben beginnen und uns mehr mit Denken als mit dem Ausfüllen von Tabellen beſchäftigen. — Iſt das die Tendenz der neuen Regierung, dann hat ſie den Weg eingeſchlagen, der zum Ziele führt.

Die „Poſt“ bettet gut die Gäſte, die ſich ihr anvertrauen, und in heiterer Stimmung beſtiegen wir am Morgen des 1. Juli den „Separatwagen“ und ſchauten zufrieden aus den kleinen Fenſtern des alten Vehikels in die erfriſchte Natur hinaus, wo Wald und Wieſe dem heitern Himmel entgegenlachten. In Spital beſuchten wir das im italieniſchen Styl erbaute Schloß des Fürſten Porzia, welches eine herrliche Ausſicht in das prächtige Thal des Möllfluſſes gewährt. Im großen Saale des hübſch eingerichteten Palaſtes zog uns unter den ſehr mittelmäßigen Bildern das lebensgroße Porträt einer Prinzeſſin Porzia an, welche den Beinamen Salamanca führt und mit einem Pantoffel in der Hand abgebildet iſt, weil ſie, wie man anfänglich vermuthete, ein ungewöhnlich ſtrenges Hausregiment geführt hat. Einer etwas verdächtigen Hauschronik zufolge hätte ſie aber damit ihre Kammerjungfer erſchlagen, nachdem dieſe zuvor mit ihrer Herrin den Maurer ermordet hatte, welcher der Prinzeſſin Schätze an verborgener Stelle mit Stein und Mörtel verſchließen mußte. Die durchſichtig blauen Schatten, welche die bei Mondbeleuchtung dar-

gestellte Ahnfrau des fürstlichen Hauses wirft, lassen vermuthen, daß die Pantoffelträgerin noch ruhelos im Schlosse wandelt und der Künstler uns ein Gespenst darstellen wollte.

Von Spital ging es weiter nach Gmünd, wo wir sehr mittelmäßig speisten, bergauf, bergab, erquickend für das Auge, aber ermüdend für die Pferde. Die Straße erzählt ihre Entstehungsgeschichte selbst; sie ist offenbar ursprünglich nicht für Wagen, sondern für Fußgänger angelegt worden, welche den kürzeren Weg vorziehen, wenn er auch schlecht nivellirt ist. Mit der Zunahme des Verkehrs hat sich wahrscheinlich der Fußpfad zum Saumpfad, dann zum einfachen Fahrweg und endlich zur Hochstraße erweitert, ohne daß die Trace geändert worden wäre. Der Mangel an Nivellirung bei vielen Gebirgsstraßen läßt sich auf ähnliche Ursachen zurückführen, aber freilich ist das nur ein schlechter Trost für die Reisenden wie für die Pferde.

Die Sonne erwärmte nur schwach das enge Gebirgsthal, es fröstelte Alle und fast winterlich wickelten wir uns in Mäntel und Plaids. Die hohe Lage erklärte die niedrige Temperatur nicht, denn die Straße liegt am Fuße des wenig über 1200 Klafter hohen Katschberges, kaum mehr als 2500 Fuß über dem Meere. Der Weg erhebt sich dort so steil, daß die armen Pferde, obwohl wir deren vier hatten anspannen lassen, am leeren Wagen genug zu ziehen hatten, und war die Bergfahrt mühsam gewesen, so brachte die Thalfahrt keine Erleichterung, denn beide Hinterräder mußten durch Radschuhe und Kette gehemmt werden, um das Herabgleiten des Wagens zu ermäßigen, und doch erforderte das Aufhalten noch die volle Kraft der Stangenpferde.

Je mehr man sich dem Thal von St. Michael nähert, desto lieblicher wird wieder die Gegend, doch erreichten wir den freundlichen Ort erst nach $5\frac{1}{2}$stündiger Fahrt von Gmünd aus.

Nichts war in St. Michael, wo wir zu übernachten beabsichtigten, am Abend so belebt wie der Friedhof, denn Frauen und Kinder waren dort emsig beschäftigt, die letzte Ruhestätte ihrer geschiedenen Angehörigen mit frischen Blumen zu schmücken. „Es ist hier so der Brauch", erklärte uns eine ärmlich aber überaus reinlich gekleidete Frau, die eben sich mühte, mit rothen und blauen Blumen ein breites Kreuz auf einen kleinen Erdhügel zu streuen. Fast alle Gräber rund um die Kirche hatten bereits ihr Blumenopfer empfangen oder man war in Begriff es zu

ſpenden. Welch' ſchöne Sitte! Wer ſo die Todten ehrt und ihr Gedächtniß feiert, darf auch auf die Liebe der Lebenden rechnen. Wie ſinnig verbindet dieſer Gräber-Cultus die Todten mit den Lebenden und hält deren Angedenken in der kleinen Gemeinde wach, die, wenn ſie am Sonntag zur Kirche wandert, um zum Gott der Todten wie der Lebenden zu beten, auch ſtets jener in ihrer Andacht gedenkt.

Nach und nach ward es einſamer auf dem kleinen Friedhof; Einer verließ ihn nach dem Andern, auch die Meinigen waren nach dem Markt zurückgekehrt, als die nächtlichen Schatten ſich allmählig herabſenkten, bis ich zuletzt allein blieb auf dem ſtillen blumenduftigen Todtenfeld. Wie mancher, der gleicher Liebe werth geweſen, mag auf den ſogenannten Feldern der Ehre ſein Leben enden, unbekannt den kommenden Geſchlechtern, wie mancher erreicht ſein unauffindbares Grab in der Tiefe des Meeres, einer doppelten Ewigkeit anheimgefallen. Niemand weiß, wo ſeiner Hülle die letzte Raſtſtätte zu neuem Werden gebettet wird. Hier wird kein unbekannter Fremder je kalt und theilnahmslos beſtattet; Alle, die da unten ſchliefen, hatten oben eine freundliche Erinnerung hinterlaſſen, an jedem Grabe hielt treue Liebe Wacht!

So ſtand ich in Gedanken verloren, da legte ſich eine ſanfte Hand auf meine Schulter! S i e hatte mich überall geſucht und zuletzt gefunden! So ſüß mir zuvor die Ruhe der Schläfer unter den Blumen geſchienen hatte, wer folgte nicht doppelt gern einem ſolchen Weckeruf zurück in die „freundliche Gewohnheit des Daſeins?"

Wem es um einen gefälligen Wirth und Aufklärung über Land und Leute zu thun iſt, der übernachte zu St. Michael in der „Poſt." Dort findet er das eine wie das andere beim Poſtmeiſter vereint; namentlich war er ſich völlig klar über die Urſachen der örtlichen Nothſtände, vorzüglich über das Stocken der Eiſeninduſtrie, früher das einträglichſte Gewerbe des Landes. Die Eiſenerzeugung wird dort von kleinen Gewerken mit Holzkohlen getrieben, welche letztere von weiten Entfernungen auf ſchlechten Wegen zur Hütte geführt werden müſſen. Weit gefährlicher aber als die hohen Preiſe der Ofenfeuerung ſind die Läſſigkeit und die Zeitverſchwendung bei der Arbeit, die kirchlichen und die zünftigen Feiertage. Die Markt- und Kirchtage, ſagte unſer Wirth, nehmen nahezu die Hälfte des Jahres in Anſpruch; nach der

Muße will dann auch die Arbeit am Werktage nicht sofort schmecken, und so gesellt sich zu jedem Festtag noch ein halber „blauer Montag.“ Es ist leicht begreiflich, daß bei der gesteigerten großen Vergnügungssucht und der geschwächten Arbeitslust welche dieses Feiertagsunwesen in den von der Civilisation so wenig berührten Provinzen Oesterreichs erzeugt, die heimische Industrie auch nicht einer mäßigen auswärtigen Concurrenz gewachsen ist. Hier kostet das Holzkohleneisen schon an der Hütte mehr als das fremde Steinkohleneisen auf dem Markte, das in sehr vielen Fällen völlig das erstere ersetzt. Selbst wenn die Concurrenz mit fremden Erzeugnissen nicht vorhanden wäre, würde doch die neue einheimische namentlich an die Eisenbahnen sich anschließende Industrie vor der vereinsamten in den abgelegenen Landestheilen tausend Schritt zur Erreichung des Zieles voraus haben. Sie arbeitet meist mit größerer Capitalskraft, die modernen Anlagen sind umfangreicher, die Verwaltung deshalb wohlfeiler, und so kommt es, daß die neu entstehenden Fabriken so oft die Ursache des Verfalls der alten werden. Mögen die Grundlagen der Industrien noch so alt und ehrwürdig sein, sie müssen die Forderungen des neuen rationelleren Betriebes befriedigen, oder sie gehen zu Grunde. Die wohlfeilen Frachtsätze der Eisenbahnen haben die Begünstigungen bei Erzeugung und Absatz nach anderen Orten verlegt, und das macht sich auch bei der Eisenindustrie bemerkbar.

Von besonderem Nachtheil für sie ist, abgesehen von den Feiertagen und der Indolenz des Volkes, der Besitz der Waldungen von Seite der Industriellen. Einst, als Steinkohleneisen noch unbekannt war, legten die Eisenindustriellen ihre Werke inmitten waldreicher Gegenden an, kauften allmählig in einer oder der anderen Form die umliegenden Wälder zusammen und zogen die Interessen ihres Capitals aus der Erzeugung des Eisens mittels im eigenen Walde selbst gewonnener Holzkohlen. Zu diesem Zwecke war es nöthig, zahlreiche Wege durch und aus dem Walde zu bauen, denn das Brennmaterial war über eine weite Fläche vertheilt. Auch diese Auslagen müssen durch die Preise des letzten Productes gedeckt werden, und so ward das Eisen theuer und theurer, je kostspieliger mit der allmähligen Lichtung des näheren Waldes der Transport der Holzkohle wurde. Je älter ein Betrieb war, um so schmaler wurde der Gewinn dabei. Jetzt stehen viele Werke vom Walde entfernt und meist sehr weit

ab von den Orten, wo sich Steinkohlen befinden. Und hat man sie auch in nächster Nähe, was soll mit dem Holz der Wälder geschehen, um es zu verwerthen? Der Absatz nach größeren Städten und Ortschaften würde sich nur ausnahmsweise rentiren, weil die Straßen für einen leichten Transport erst zu schaffen wären. Die im Walde erzeugte Holzkohle wiegt nicht schwer und läßt sich noch auf Pfaden verführen, welche für den Holztransport nicht genügen. Der Wald im allgemeinen und der Hochwald insbesondere ist obendrein in Steiermark in starker Abnahme begriffen, denn man schlägt durchschnittlich jährlich um 300,000 Kubikklafter mehr Holz als bei einer regelrechten Hochwald-Wirthschaft abgetrieben werden sollten. Da die Verkehrsmittel fehlen, um den Radius des Absatzes zu verlängern, an Ort und Stelle aber der Preis des Holzes sehr gering ist, so wird der Wald gedankenlos verkleinert, wäre es auch nur um die Weidefläche zu vermehren, die zur Zeit den Einwohnern einen höheren Ertrag abwirft als der andere. Auch in Steiermark herrscht der Vernichtungskrieg gegen den Wald; aber bald wird der Tag der Reue anbrechen, einer verspäteten Reue, denn ein Hochwald bedarf ein Jahrhundert zur Nutzreife, und oft läßt sich ein einmal verwüsteter Waldbestand gar nie wieder aufforsten.

Dichte Wolken, aus denen ein feiner Regen fiel, durchzogen das enge Gebirgsthal, als wir am Morgen des 2. Juli unsere Reise fortsetzten. Bei Tweng, einem kleinen Dorfe, wo man den Fuß des Radstätter Tauern erreicht, führt eine gut erhaltene und zweckmäßig angelegte Straße aufwärts; doch waren 5 Pferde nöthig, um den Wagen bergan zu schleppen. Erquickend sind die Blicke nach rückwärts ins Thal hinab. Waldabhänge und Felsen rücken nun immer näher zusammen. Ein Wildbach braust im munteren Gefälle an uns vorüber, und zur Linken schäumt an steiler Wand ein Wasserfall herab.

Nach fünfviertelstündigem Steigen war die Höhe von 5300 Fuß über dem Meer gewonnen. In leicht gesenktem Thal, das ein magerer Rasenteppich überkleidet, liegt das Tauernhaus, einsam und öde; nur die schwarzgrauen Bergspitzen, die ringsum in nächster Nähe aufragen, leisten ihm Gesellschaft. Im raschen Fluge rollt und rutscht der Wagen trotz Hemmschuh und Kette bergab; jeder Schritt niederwärts zeigt neue Bilder, das eine malerischer und wilder als das andere. Zwischen und über Felsen

und buntem Geſtein rauſcht und rieſelt, tobt oder murmelt, ſchäumt und ſpritzt das Waſſer herab, haſtig den Weg zum Thal ſuchend, und dann weiter und unaufhaltſam weiter.

Da öffnen ſich die hohen Felſenwände einer langen, engen Schlucht, und vor uns in der Tiefe liegt das Radtſtätter Thal. Wir ſind ſchon im Gebiet der Enns, und ſobald wir ſie überſchreiten, verlieren wir den Dachſtein und die Biſchofsmütze aus dem Geſicht, die bis dahin, alle Höhenzüge überragend, zur Rechten den Hintergrund abſchloſſen. Radtſtadt, ehemals ein feſter Ort mit Mauern und Thürmen, lag noch in Schutt und Trümmern. Im April d. J. hatte es eine Feuersbrunſt zerſtört, und nur zögernd heben ſich etliche neue Häuſer aus der Verwüſtung. Der Weg von dort nach St. Johann wird mit Recht als einer der genußreichſten weithin im ganzen Gebirge geprieſen, und wiederum iſt es die Dachſteingruppe mit ihren ſcharfen Zacken und Schnee beladenen Kronen, die, von der Sonne grell beleuchtet, durch ihre wilde Größe auf uns wirkt.

Iſt in ſolchen Augenblicken das Gemüth für große Eindrücke empfänglich, ſo ſteigert ſich der Genuß bis zum Rauſch. Kein Vergleich iſt bei einer derartigen Stimmung gerecht, die Empfindung überwältigt den Verſtand. Ich habe die Größe und Schönheit der Natur in allen Welttheilen unter allen Zonen geſchaut und bewundert, tiefe unvergängliche Eindrücke ſind mir geblieben, aber hervorrufen und vergleichen kann ich nicht die Bilder, die aus unſicherer Erinnerung vor mir ſchimmern, mit dem lebendigen Gemälde, das ſo eben mich aus mich ſelbſt entrückt. Wenn Erhabenes an uns herantritt, iſt es beſſer, am Anblick ſich feſt zu ſaugen, als ſeine Freuden zu zergliedern!

In St. Johann übernachteten wir und ſetzten am Morgen die Fahrt nach Lend und Bruck und dem Bad Fuſch, wo wir einen längeren Aufenthalt zu nehmen gedachten, fort. Das Schloß Fiſchhorn, dicht bei Bruck gelegen, eine Beſitzung der Gräfin Fünfkirchen und Fürſtin Löwenſtein, beide geborne Prinzeſſinnen Liechtenſtein, wird von dem bekannten Wiener Dombaumeiſter Schmidt wieder hergeſtellt oder richtiger neu erbaut. Gegenwärtig iſt vorläufig nur der kleinere Theil und ein mächtiger Thurm vollendet, doch kann man ſich bereits das Fehlende geiſtig ergänzen. Der Thurm, ein gewaltiger Steinhaufen, in deutſchem Styl geordnet, iſt im Verhältniß zur Tiefe des Gebäudes zu

corpulent. Von der Brucker Seite wird das Schloß aussehen, als sei es nur ein schwächlicher Anbau an jenen gewaltigen Stock. Sollte nicht die Hauptfaçade eines solchen Baues auch der Hauptstraße zugewendet sein, wenn nicht übermächtige Gründe dagegen sprechen?

Hier ist die Hauptfront der großen Straße ab, der Nordseite zugewendet, blos damit die Bewohner aus den gewaltigen, gothischen, dreiseitigen Fenstern hinab eine Aussicht auf den wenig malerischen Zeller See gewinnen sollen. Wenn zur Befriedigung des Kunstgefühls die Verbindung des Zweckmäßigen mit dem Schönen gehört, so ist diese Bedingung hier nicht erfüllt; denn wenn man auch die Straße der Fensterfronte zu lieb verlegen kann, mit der Sonne wird schwerlich ein Abkommen zu treffen sein. Sie ließ es sich heute sehr angelegen sein, uns von ihrer Macht zu überzeugen, und daran zu erinnern, daß auch außerhalb der Tropen bis in die Alpen die Tragkraft ihrer Geschosse reicht.

Das Fuschthal, an dem der Wildbach, der ihm den Namen gab, in geschäftigen Sprüngen zwischen mächtigem Steingeröll hinüber und herüber der Salzach zueilt, ist eines jener Seitenthäler, welche senkrecht gegen die Alpenkette sich öffnen. Man erreicht das Fuscherdorf in einer fünfviertelstündigen Fahrt. Dort wurde unser Gepäck auf einen anderen Wagen geladen, welcher es nach St. Wolfgang, dem Fuscherbad, führen sollte; wir selbst stiegen, als die Schatten länger wurden, auf einem steilen Fußpfad dem Hochthal zu, wo sich das Bad befindet. Hübsche Gebirgslandschaften verkürzen den Weg, die hellerleuchteten hohen Schneegipfel im Süden, welche bei Ferleiten das Thal beendigen, das Wiesbachhorn, die hohe Tenn u. s. w. gewähren anziehende Gegensätze zu den frischen Matten und dem spärlichen, aber tiefdunklen Nadelwald an den Bergabhängen. Wenn man in die Thalschlucht von St. Wolfgang einbiegt, werden andere Gebirgsgipfel sichtbar, von geringerer Höhe zwar, aber von schrofferem und wilderem Umriß. Es winkt uns ein Kirchlein mit rothem spitzen Thürmchen am aufsteigenden Waldeshintergrund mit vier oder fünf Häusern für die Badegäste daneben, in einer Schlucht vor Lawinen geborgen, wo wir, am Ziel angelangt, sogleich für längere Zeit von kleinen, aber sauberen Zimmern Besitz ergreifen.

Ein mondheller Abend lockte mich noch zur „Freien“ hinauf, einer in Wiese umgewandelten Waldblöße, von Schluchten durchzogen und von den Resten längst gefällter, aber langsam vermodernder Wurzelstöcke unwegsam gemacht. Die Luft war mild, der Himmel klar, der Mond voll und hell. Eingesenkt in einem Kranz zackiger Felsenmassen glich die Blöße einem gewaltigen Krater. Still blieb es rings umher, kein Windhauch, kein losbrechender Stein unterbrach das eintönige Brausen des Baches; alles Leben schien auf diesen Höhen erstarrt, nur die glänzende Scheibe des Trabanten bewegte sich abwärts nach den Bergspitzen, und als sie hinter den Hörnern verschwand, war es Zeit, auf den Rückzug zu denken.

Friedlich verstreichen die Tage in dem kleinen Alpenbad, welches seitab liegt von dem Lärm und den Neuigkeiten unseres Continents. Um großartig zu sein, dazu fehlt dem Thal von Ferleiten eine geräumige Rundsicht, aber erheitert wird es durch ungezählte Wasserfälle, welche an steilen Felswänden in milchweißen Bändern herabrinnen. In mancher ausgetieften Bergesrunzel lag noch Schnee bis zum Fuschthal herab, Ueberbleibsel der im Frühjahr mit erschütterndem Getöse sich abwärts stürzenden Lawinen; über die in blendenden Schnee gehüllte Pfandelscharte sieht man zu dem gewaltigen Gebirgsstock des Großglockners hinüber. Leicht fühlt man sich heimisch in dem kleinen Fuscherdorf, wo die Tage ohne Aufregung wechseln und das Jahr keine Aenderungen bringt, außer dem Einzug des Sommers und des Winters.

Es gibt, wenn man vom Bad nach dem Fehrleitner Thal herabsteigt, noch ehe man dasselbe zu Gesicht bekommt, einen Punkt, von dem aus sich der Charakter der Gegend mit einem Blick überschauen läßt. Eine Stimmung des Friedens weht durch die Landschaft, wie auf einem Gemälde mit gut berechneten Effecten. Nichts ist zu viel und nichts wird vermißt. Die Umrisse der Berge, Art, Farbe und Vertheilung der Vegetation, die Gesammtheit der Linien und der Töne stehen im vollendetsten Einklang. Man wird befriedigt trotz oder Dank der Einfachheit. Und das ist immer der sicherste Prüfstein für wahre Schönheit, wenn kein fremdes Begehren uns beschleicht und abzuziehen vermag vom Schauen und Genießen, sondern vielmehr das Bewußtsein in uns aufdämmert, daß wir die Schöpfung verständig zu

erfaſſen vermögen. Dann wird das Göttliche in uns erregt, wir nähern uns der geiſtigen Welt, aus der wir entſprungen und in die wir zerfließen werden; denn nichts geht verloren in dieſem wohl gehüteten All, weder das Unbelebte noch das Belebte, nur die Formen ſeines Beſtehens befinden ſich in ſtetem, aber abſichtsvollem Wechſel.

Fehrleitens wenige hölzerne, bisweilen untermauerte, größere oder kleinere Hütten liegen durch das Thal zerſtreut. Die Gebäude haben den Charakter von Blockhäuſern, und in ihrer eigenthümlichen Form und in ihrer regelloſen Anordnung etwas nicht Unmaleriſches. Vor einigen Jahren wurde der ganze Ort von einer Lawine, die an der Weſtſeite herabrollte, auf die Oſtſeite geſchleudert und faſt vollſtändig zerſtört.

Am Sonntag hörten wir die Meſſe in der kleinen Kirche; ein Kapuzinermönch aus Fehrleiten feierte ſie halb ſingend, halb leſend. In der Kirche ſtehen ein Hauptaltar und zwei Nebenaltäre, und etliche Bilder von Heiligen bedecken die Wände. Was am meiſten in die Augen fällt, iſt ein lebensgroßer Chriſtus und eine Madonna in Holz geſchnitzt, auf Poſtamenten ſtehend, welche mit allen möglichen Wachsfiguren umgeben ſind. Dem Heiland hat man mit einem roſenfarbenen Seidenmantel die Blößen verhüllt; aber zu ſparſam geſchnitten, wirft er nirgends eine Falte. Der Leib iſt mit Wunden und Blutstropfen befleckt und ſieht jammervoll aus. Ein weißes Tuch iſt um die Lenden geſchlagen, und ſo viel Blumen ſind in die Hände geſteckt, daß ſie dieſelben vollſtändig verbergen.

Es iſt eigenthümlich, daß hier wie überall Chriſtus, die Jungfrau Maria und die Schaar der Heiligen ſo vollſtändig den Vordergrund füllen, daß für den Vater und Schöpfer kein Raum mehr übrig bleibt, und er halb und halb vergeſſen ſcheint. Höchſtens ſchwebt das Bild, welches die Allmacht verſinnlichen ſoll, über der Gruppe des Sohnes und der heiligen Familie, oder das allgegenwärtig gedachte Auge der Vorſehung iſt in pythagoräiſcher Darſtellung von einem Dreieck eingerahmt. Die Menſchen haben über ihren nächſten Haus- und Herzensſorgen, die ſie den Heiligen in den Schooß ſchütten, ganz den Weg verloren, der im Gebet zum Erhalter der Welt führt. Es iſt derſelbe Gedankengang oder vielleicht Gedankenzwang, wie in der vorchriſtlichen Zeit. Um den großen geſetzmäßigen Gang des Weltganzen iſt

man unbesorgt; die Schöpfung erneuert sich, davon ist man überzeugt, fort und fort in ungeschwächter Jugend. Aber was man herbeisehnt oder abgewendet sehen möchte, hofft man durch die Anbetung von Helfern und Vermittlern zu gewinnen. Die Allmacht selbst in ihrer unbegreiflichen Größe erscheint dem Menschen in unerreichbarer Ferne, vielleicht nicht einmal zugänglich für irdische Herzensbedrängnisse. Das belastete Gemüth verlangt nach einem Schützer, mit dem es sprechen, dem es sich auch räumlich nähern kann. Der Allmacht, dem Schöpfer und Erhalter, wird die Sorge für das Weltganze gleich unbegrenzt nach Zeit wie Raum anvertraut; aber das Walten dieser höchsten Gewalt hat mit dem Thun und Schaffen des Einzelnen nur eine allgemeine Verbindung. Das menschliche Gemüth bedarf eines Gottes, bis zu dessen ausgestreckter Hand es hinaufzugreifen vermag, mit dem es beherzter sich reden läßt, und dem es seine kleinen Leiden und Anliegen vortragen kann, einen Fürsprecher, einen Heiligen. So hat die Menschheit immer gefühlt und empfunden, und wird sie immer fühlen und empfinden zu allen Zeiten und an allen Orten unter wechselnder Form. So war und ist noch bei den Juden Jehovah der Gott der Judenschaft, der sich nur für sein auserwähltes Volk interessirt.

Erst wenn die Summe der Erkenntnisse wächst, sondern wir die schöpferische Allmacht, die nur außer uns zu walten scheint, von der Gewalt, die uns innerlich erheben oder erschüttern kann; denn trotz unserer gesteigerten Einsicht in den Zusammenhang der größeren äußeren Erscheinungen glauben wir noch immer, daß das Gebiet der rein menschlichen Empfindungen seinen eigenen Gesetzen oder seinen eigenen Beherrschern gehorche. Haben wir das Kosmische dem Vater untergeordnet, so bedürfen wir des Sohns, der auf die Erde herabsteigt und unter uns wandelt für das Heil der gesammten Menschheit. Er ist der Erden- oder vielmehr der Menschengott. Er steht uns viel näher als der Herr der Welten, aber immer noch nicht nahe genug für unsere kleinen Sorgen. Die Heiligen, die Behüter der Familien und der Einzelnen, können nach dieser Sonderung der Gewalt nicht mehr entbehrt werden. Der Mittler, als Gott der Menschen, ist der Inbegriff alles sittlich Guten, der Förderer des Menschenheils und der Menschenheiligung auf Erden. So trennen und umschließen sich concentrisch die Vorstellungen von dem Welt-

ganzen, von der Menschenwelt und der Ich-Welt, in der dreifachen Abstufung wiederholt sich das Verhältniß des Einzelnen zu sich selbst, zur Menschheit und zum All. Wie aber jeder dieser Kreise seinen eigenen Cultus verlangt, so dient ihm auch eine eigene Priesterkaste: die des Allvaters, des Schöpfers, des Ordners aller Dinge sind die Männer der Wissenschaft, welche ihre Geisteskräfte der Erkenntniß der Weltenordnung weihen.

Die Fusch wird von höflichen und gefälligen Leuten ein Bad genannt. An Trinkquellen freilich mangelt es ringsumher nicht, mehr dagegen mangelt es den Trinkquellen an specifischen Eigenschaften, die niedrige Temperatur etwa ausgenommen. Das Bad hat sich fünf Sprudel für seine Bedürfnisse ausgesucht. Am tiefsten liegt die sogenannte „Augenquelle", die aber bezüglich ihrer Wirkung den geringsten Credit genießt; höher im Range und senkrechter Erhebung steht die von einer Kapelle überragte „Fürstenquelle". Jenseits „der Freien", der duftigen Hochwiese, findet sich die „Adolphinenquelle", welche die stärkste und kälteste sein soll und die erst seit einigen Jahren aufgefangen wird. Noch weiter ab in einem kleinen, seiner Zerstörung entgegengehenden Gehölz hoher Fichten sprudelt die „Leberquelle" und in geringer Entfernung davon die „Goldquelle".

Das Wasser dieser Brunnen wird vom Volke seit Jahrhunderten für heilkräftig gehalten, Fremde hat es jedoch erst seit kurzem angezogen; doch beträgt die Zahl der Gäste aus den höheren Ständen, welche sich alljährlich dorthin verirren, kaum 50 bis 60. Mit Berücksichtigung dieses geringen Zuspruches sind die Badeeinrichtungen ungewöhnlich gut. Chemische Analysen haben bis jetzt in den Quellen keine Bestandtheile auffinden lassen, denen eine heilkräftige Wirkung zugeschrieben werden könnte, für welche gleichwohl Ueberlieferungen sprechen, die viele Generationen hinaufreichen.

Vielleicht erklärt sich die Wirkung der Quellen aus nachstehenden Eigenschaften: ihr Wasser ist absolut rein ohne Beimischungen aus sich zersetzenden organischen Bestandtheilen, denn ihr Lauf ist nur ein kurzer, und zwar über vegetationsleeres, schiefriges Gestein. Die Temperatur des Wassers ist sehr niedrig, und die Folgen, welche die Erkältung der Magenwände bei häufigem Trinken hervorbringt, machen sich im Anfang durch Congestionen und Kopfschmer- erklich; bis der Magen und

der Körper überhaupt sich an diese plötzlichen inneren Temperaturerniedrigungen gewöhnt haben, muß man mit dem Trinken Maß halten, sich nach demselben Bewegung verschaffen, und bei warmer Luft die kältesten Quellen vermeiden. Bei leerem Magen steigert sich natürlich die Abkühlung durch das Wasser, und es ist daher sein Genuß ebenso wie kurz vor oder nach der Mahlzeit zu vermeiden.

Die wahre Heilkraft des Bades liegt aber jedenfalls in der Lage von St. Wolfgang, welche eine sehr glückliche ist. Die reine Luft auf dieser Höhe, die Richtung des Thales von Ost nach West, welche einen durch gleichmäßige Erwärmung und Abkühlung wohlthätigen Wechsel der Luft begünstigt, und die Gegensätze ausschließt, welche in meridianen Engthälern vorkommen, übt zweifellos einen stärkenden Einfluß auf kränkliche Organisationen aus. Die Nadelholzwaldungen, deren aromatischer Duft ebenso anregend wie wohlthuend auf die Athmungswerkzeuge wirkt, schwinden leider bei der gedankenlosen Holzverwüstung, die hier herrscht, rasch zusammen. Der Abtrieb kann selbst in der unmittelbarsten Umgebung der Hauptquellen nicht gehindert werden, denn die Holzbestände gehören der Gemeinde, und diese wirthschaftet nach den oft böswilligen, meist aber unüberlegten Eingebungen des Augenblicks. Um die drei kleinen Bestände an der Gold-, Adolphinen- und Leberquelle zu erhalten, würde die Zahlung einer jährlichen Rente von 25 fl. an die Gemeinde genügen; aber vergeblich haben sich Bad und Gäste an den Landesausschuß in Salzburg und an den Statthalter um Unterstützung gewendet. In wenig Jahren wird alles entblößt sein, wo heute noch mächtige Fichten aufragen. Dann werden die Badegäste ausbleiben, von denen jetzt das Dorf lebt und die Gemeinde wird ihre Kurzsichtigkeit beklagen, wenn Reue nichts mehr hilft. Für die wirthschaftlichen Interessen fehlt es überall an Verständniß; die Landtage sind darin so lau wie seinerzeit der Reichstag. Man scheint nur für politische Rechte und Freiheiten Sinn zu haben, und zu vergessen, daß Armuth das schwerste Joch ist, welches auf einem Volk lasten kann. Wenn man wahrgenommen hat, auf welcher tiefen wirthschaftlichen Stufe hier und an zahllosen andern Orten unsere Bevölkerung steht, dann wundert man sich nicht länger, daß ihm vergleichsweise leichte Steuern so unerschwinglich scheinen, und alle Mittel zum Aufschwung fehlen, wenn sie nicht das Reich gewährt.

In dieſen Gebirgsgegenden iſt die faſt unausbleibliche Folge der Verwüſtung der Wälder eine höchſt nachtheilige Veränderung des Klima's. Im Sommer muß dann trotz der hohen Lage des Fuſcher Thals über dem Meer die Temperatur ſehr drückend werden, bei eintretendem Regen aber raſch fallen; die Temperaturverſchiedenheiten werden ſich ſteigern wie die Schnelligkeit der Uebergänge ſich verkürzen wird. Der Regen wird raſcher verdunſten, die Bäche werden den Charakter von Wildwaſſern annehmen und die Thäler verwüſten, die Stürme werden ſich an Zahl und Kraft mehren. Aber der Hinweis auf die traurige Zukunft des Thales nützt nichts; der Eigennutz macht taub gegen jede Vorſtellung, und eine Hilfe iſt nur möglich bei ſtrenger Handhabung heilſamer Geſetze und durch Beaufſichtigung der Gemeindewaldwirthſchaft durch den Staat.

Die Luftwärme auf den kahlen Alpen iſt ſehr beträchtlich; an der Augenquelle dagegen am 11. Juli zwiſchen 9 und 11 Uhr zeigte der Thermometer im Schatten + 10,0° R., die Temperatur der Quelle war + 6° R. Die Luftwärme im Schatten bei der Fürſtenquelle betrug + 10,0° R., die Temperatur des Waſſers + 6° R. An der Adolphinenquelle war die Luft im Schatten + 10,0° R., das Waſſer hatte + 5,8° R. An der Leberquelle hatte die Luft im Schatten + 10,8° R., das Waſſer + 6,1 R. Dieſelben Verhältniſſe zeigten an der Goldquelle + 11° R. und + 6° R., während die Temperatur des Baches bei der Goldquelle um 11½ Uhr auf + 10,0° R. ſich erhob. Am Abend des 11. Juli war die Temperatur der Goldquelle + 6,0° R., am 14. Juli zwiſchen 11 und 12 Uhr Vormittags die Temperatur der Fürſtenquelle + 6,2° R., die der Luft im Schatten + 12,9° R.; das Waſſer der Goldquelle hatte + 5,8° R., die Luft dabei im Schatten + 14,8° R.; die Temperatur des Waſſers im Bache nächſt der Goldquelle war im Schatten + 11,0° R. Der Unterſchied zwiſchen der Temperatur der Fürſten- und der Goldquelle erklärt ſich wohl einfach daraus, daß auf dem Berge in der Richtung der Spalten, aus denen die Goldquelle entſpringt, noch Schnee lag, während die Umgebung der Fürſtenquelle ſchneelos war. Die bezüglichen Berge erheben ſich höchſtens bis zu 6000 Fuß, die Quellen treten bei etwa 4000 Fuß zu Tage.

Außer der niedrigen Temperatur des köſtlichen reinen Quellwaſſers, das der Badegaſt viel reichlicher genießt, als es die

Löschung des Durstes erfordert, und der stärkenden gewürzigen Luft, die er einathmet, dürfte auch der geringere Luftdruck nicht ohne Einfluß sein. Das Bad liegt 3800 Fuß über dem Meere; das ist freilich weit ab von der Höhe, auf welcher die Soroche sich zeigt — jener eigenthümliche Höhenschwindel, unter dem der Reisende leidet, welcher zuerst die Puna, die berühmte Hochebene zwischen den Anden und den Cordilleren Peru's und Bolivia's betritt — aber bemerkbar sind die Folgen des geringeren Luftdrucks doch besonders bei nervösen Naturen.

Am 22. Juli sagten wir dem freundlichen Alpenlande Lebewohl, ließen das Gepäck auf einem Wagen zu Thal führen, während wir selbst dem Fußsteig eben dahin folgten. Die Wolken hatten sich tief gesenkt und es regnete ziemlich heftig; Berge und Felsen hatten eine dunkle Farbe angenommen und Nebel trieben an ihren Wänden dahin und erfüllten die engen Thäler. Bis Lend gelangte man mit guten Pferden in wenig mehr als drei Stunden, und das dortige Hotel Straubinger genießt die Aussicht auf die schäumende Salzach, die unterhalb des Ortes die Gasteiner Ache aufnimmt, nachdem sie kurz vor ihrer Vereinigung einen malerischen Wasserfall gebildet hat. Dem linken Ufer des stark eingeschnittenen Wildwassers folgt die Straße, welche wir am Morgen des 23. zur Weiterreise benutzten.

Die Wände des Baches fallen oft nahezu lothrecht herab oder springen in weitem Bogen zurück, so daß die Straße öfters nur mittelst Ueberbrückungen weiter geführt werden konnte, während auf der Bergseite die Felsen ausgesprengt sind und überhängen. Das Thal verengt sich zuletzt so sehr, daß nur noch für die Fahrbahn und den tief unten rauschenden und sich überstürzenden Bach Raum ist. So prallig stehen die Felsen, daß nur hie und da in den Spalten die Wurzeln eines Strauches oder Baumes sich festklammern konnten. Man begreift oft kaum, wie ein so schlanker Stamm auf so dürftigem Grund hat emporwachsen und sich erhalten können, bis ihn ein Windstoß kopfüber stürzte oder das verwitternde Gestein ihm unter den Füßen entwich. Die enge Durchfahrt heißt „die Klamm", eine allgemeine Bezeichnung für schroffe Erosionsspalten. Am südlichen Ende der Klamm senkt sich der Weg, übersetzt auf einer Brücke die Ache, und läuft dann auf deren rechten Seite in dem nun sich öffnenden Gasteiner Thale an dem beruhigt strömenden Wasser fort.

Das Thal ist anziehend, aber ohne besondere Reize. Die Berge, welche es einschließen, besitzen eine mäßige Erhebung; die Abhänge sind mit Matten und hie und da mit Wald bedeckt, aber auf der Sohle stehen nur vereinzelte Bäume, nicht einmal zu Gruppen vereinigt. Wenn auch Kornfelder und Wiesengründe mit einander abwechseln, auch einzelne Gehöfte und kleine Dörfer, jedoch sparsam, eingestreut sind, so ist doch nirgends Staffage genug, um den Eindruck der Kahlheit zu verwischen.

Hat man Dorf Gastein hinter sich, so erreicht man in 2¼ Stunden hinter dem Bade Hofgastein, einen schmutzigen, kleinen Ort mit einigen alten Gebäuden aus dem 16ten und 17ten Jahrhundert ohne Styl und Charakter. Weit malerischer sind in den Dörfern die Häuser der Bauern mit gemauertem Untergeschosse und blockhausartig aus Stämmen gezimmertem Oberstock. Weit springt das Dach vor, und darunter laufen Gallerien mit zierlich geschnitzten Brustwehren meist um zwei Seiten des wohnlichen Obdaches. An der Giebelseite öffnet sich gewöhnlich das Dachzimmer auf einen Söller über der Gallerie. Bisweilen ist nicht bloß der Oberbau, sondern das Ganze aus Holzstämmen aufgeführt.

Diese Bauart ist dem Bedürfniß und den Eigenthümlichkeiten der Gegend angepaßt, und brauchte nur wenig veredelt zu werden, um zum Muster für Landhäuser zu dienen, bei denen sich Zweckmäßigkeit mit gefälligen Formen vereinigt, besonders wenn man dabei grüne Rebengewächse geschickt anzubringen verstände. Die meist flachen Dächer zeugen von dem Einfluß der Italiener, welche vom Mittelalter an diese Thäler als Handels- und Gewerbsleute durchzogen. Eine andere Erinnerung an italienische Sitten und Gebräuche sind die Trachten der Frauen, die in ihren hohen schwarzen Strohhüten lebhaft an die Friulanerinnen erinnern.

Die Zierde des Thales ist die hart an den Ort stoßende Villa Karolina des Oberlieutenants v. Stöger und seiner Gemahlin, einer Fürstin von Hohenzollern. Das Haus, im Berner Styl erbaut, genießt eine freie Aussicht nach Süd, Ost und West. Der mittlere Vorbau in rothbraunem Holz ist ein wahres Kunstwerk Salzburger Schnitzer, die, was der Künstler glücklich ersonnen, sauber auszudrücken verstanden. Um das untere Geschoß läuft eine Veranda, welche dicht umsponnen ist mit Schlinggewächsen, die nur den Eingang offen und [illegible]nstern Licht lassen. Zwei kurze

Flügel treten nach Norden zurück und zwischen ihnen liegt der hübsch erdachte Eingang zu dem geschmackvollen Stiegenhaus. Im Einklang mit dem Aeußern steht die innere Einrichtung, zu deren Schmuck ich auch den Blick hinaus in den liebevoll gepflegten Garten rechnen möchte.

Nach Hofgastein wandert man nur des Wildbades wegen, und auch wir eilten, nachdem wir uns dürftig im Hotel Moser eingerichtet hatten, hinaus in die Anlagen, welche zu Spaziergängen für die Curgäste unterhalten werden. Sie, wie die Gebäude der Ansiedlung gewähren im Ganzen einen gefälligen Eindruck, nur in das Detail darf man nicht eingehen. Das Badeleben hat durch das hohe Patronat, welches ihm in den letzten Jahren geworden, ebensoviel an Eleganz gewonnen als an Gemüthlichkeit verloren. Die Mode hat auch dort ihren Thron aufgeschlagen, und bei den vielen gesellschaftlichen Zerstreuungen hat man keine Zeit, sich um die Natur zu kümmern, so schön auch hier die tausendfach beschriebene ist. Uns war sie neu, und ich mußte den unvermeidlichen Bädeker zur Hand nehmen, um mich zur Windischgrätz-Höhe hinaufzufinden. Sie lohnt der Mühe des Steigens selbst an einem heißen Juli-Tag, denn man beherrscht das ganze Thal von der Klamm bis nach Böckstein, während den Hintergrund ein gewaltiges Schneegebirge abschließt. Damit waren wir aber nur angeregt, nicht befriedigt worden. Wir wanderten daher über Böckstein seitwärts in das Anlaufthal, das mit seinen glorreichen Baumgruppen, seinen allgegenwärtigen Wildwassern, die von den nahen Seitenwänden herab hurtig den Bach im Thalgrunde zu erreichen suchen, seinen schroffen, von der Sohle bis zur beträchtlichen Höhe aufsteigenden Felsen, deren Gestein zu einem zarten Blau mit einem violetten Hauch verwittert, einem mit künstlerischem Bedacht angelegten Park inmitten einer Schweizer Natur gleicht. Die Firnfelder des Ankogels, deren Umrisse rein und scharf von der blauen Luft sich ablösen, steigern durch ihren Gegensatz und Farbenreiz die Schönheit des Thales mit seinen Lichtern und seinen Schatten.

Wie ärgerlich, daß in diesem liebreizenden Erdenwinkel, wo die Natur mit verschwenderischen Händen alles aufgeboten hat, was Herz, Gemüth und Geist emporheben kann, wo Hoheit und Anmuth jedem Blick vereinigt begegnen, gerade da die Mode ihre Sommerfrische aufgesucht hat und pedantischer als irgendwo die

ſervil ſich vor ihr beugende „Geſellſchaft“ beherrſcht! Nur für die Nacht kehrten wir nach Hofgaſtein zurück, um ſchon am nächſten Morgen früh wieder von Böckſtein in Begleitung eines Trägers nach dem Naßfelde, dem Schluß des Längenthales der Ache, aufzuſteigen, die ſo zornig zwiſchen Stein und Block braust, daß ihr trübes Waſſer in Milchſchaum ſich verwandelt. Der bequemere Weg führt uns hart an der Stelle vorüber, wo einſt das alte Böckſtein unter einer Lawine verſchwand. Nur das Gemäuer eines einzigen Hauſes iſt noch ſichtbar, alle übrigen Reſte hat der Steinſchlag des Berges begraben; denn ſeitdem man den Wald abgeſchoren hat, iſt alles was rollen kann von ſeinen Banden erlöst, und abwärts geht es unaufhaltſam zum Thal, wo es viel luſtiger iſt. Bereits haben denn auch die Waldverwüſter die Straße verlegen müſſen.

Der Weg iſt genußreich, das Thal eng, die Felswände überaus ſchroff, die Wirkung der Beleuchtungen unvergleichlich. Die Goldbergwerke, welche einſt hier am Rathhausberg betrieben wurden, ſind zum Erliegen gekommen, weil ihr Betrieb ſich nicht mehr lohnte. Sie waren ſeit vielen Jahrhunderten bergmänniſch abgebaut worden, und es wurden dort außer dem Gold auf Gängen bleiiſche Silbererze gewonnen. Die Rathhausberger Gruben liegen 6 bis 7000 Fuß über dem Meer, und einer der Stollen mußte durch Gletſchereis getrieben werden. Auf einem gegen 2000 Fuß hohen Aufzug, d. h. einer hölzernen Schienenbahn, die ſtellenweiſe bis 70° geneigt war, führte man auf Wagen die Baumaterialien herauf und die Scheide-Erze hinab, die weit unten in Lend verhüttet wurden. Bei den Gruben ſelbſt fand keine andere Aufbereitung als durch Pochwerke ſtatt; für die ſogenannte Pochtrübe hat eine 18.000 Fuß lange Röhrenleitung beſtanden, durch welche ſie bis nach Böckſtein herabgeleitet wurde. Die Baue liegen ſo weit ab von jedem Wohnort, daß die anfahrende Mannſchaft, welche alle Woche abgelöst ward, bei denſelben kaſernirt werden mußte. Früher dürfte der Bergbau viel gewinnreicher geweſen ſein, wenigſtens ſollen die alten Grubenbaue eine große Ausdehnung haben; zuletzt brachten die ſämmtlichen Gruben nur etwa 100 Mark Gold und 200 Mark Silber jährlich aus, was die Betriebskoſten nicht deckte.

Im allgemeinen hat es ſich überall gezeigt, daß der Staat nicht gewinnt, wenn er ſelbſt Bergbau treibt. Die Geſchichte des

Bergbaues lehrt fast allenthalben, daß er sich mehr und mehr aus den Händen des Staats löst, während früher alle Erze (wie auch das Salz) als Eigenthum des Fürsten angesehen wurden. Das Salz spielt eine besondere Rolle, weil es sich als Mittel zur bequemen Erhebung einer Steuer benutzen läßt. Die Kohle dagegen ist fast in allen Staaten Eigenthum des Grundbesitzers, der jedoch meist gesetzlich gezwungen werden kann, sie selbst abzubauen oder von Andern — gegen eine bestimmte Abgabe vom Ausbringer — abbauen zu lassen.

Die Staatsbergwerke werden immer darunter leiden, daß die Beamten einen bestimmten Gehalt empfangen, also nicht veranlaßt sind, das äußerste zur Förderung des Betriebes aufzubieten; auch wird es ihnen schwerer, Verbesserungen einzuführen, als dies bei einem Privatunternehmen der Fall ist. Jede Veränderung bei Staatsbauen setzt die Vorlage motivirter überzeugender Berichte an die Centralbehörden voraus, und ist von deren Entschädigung abhängig. Die Centralbehörden kennen aber nur selten den Berichterstatter, oft entbehren sie auch der nöthigen örtlichen und technischen Kenntnisse, und da sie deßhalb nur ausnahmsweise in der Lage sind selbstständig zu entscheiden, müssen sie wieder die Sache Commissionen zur Berathung und Untersuchung überweisen, welche die eigene Verantwortlichkeit jener Behörden sehr abschwächen.

Zu einer Zeit, in welcher die Bildung des Volkes weit unter jener der Regierungsorgane stand, wo keine Gesellschaften möglich waren, welche mit entsprechenden Kräften montanistische Industrien zu treiben vermochten, da war es allerdings nöthig, daß die Regierung auch in dieser Richtung eingriff. Aber mit dem Fortschritt der Volksbildung und mit dem Wachsthum der Capitalkräfte sank nicht bloß die ausnahmsweise Befähigung der Regierung zur Leitung industrieller Geschäfte, sondern es entwickelte sich auch in den Gebildeten der Drang, sich aller Vormundschaft zu entziehen, selbstständig zu schaffen und die volle Verantwortung für ihr Thun und Lassen zu übernehmen, ja sie zu fordern. Die monopolisirende, industrielle Thätigkeit der Regierung, der langwierige Proceß des Betriebes technischer Anstalten wird jetzt fast als ein Nachtheil für Staat und Volk betrachtet. Das Eingreifen der Regierung zur Ausbeutung der Bodenschätze ist unnöthig geworden, man überläßt das viel besser der freien Thä-

tigkeit Einzelner oder von Gesellschaften. Gruben in Siebenbürgen, welche sich bei ärarialischen Betriebe kaum frei verbauten, oder gar Zubuße forderten, sollen in Händen von Privatgesellschaften eine gute Rente abgeworfen haben. In Oesterreich, wo der Staat noch zu viel Bergbau treibt, sollte man alle Gruben verkaufen, so oft sich dazu die Umstände günstig zeigen, es sei denn, daß besondere Rücksichten davon abrathen, oder man wirklich der Privatindustrie ein gutes Beispiel geben will, nach welchem sie sich richten kann.

Bei tieferem Eindringen wird das Thal immer enger, die Berge erscheinen immer gewaltiger, je näher man ihnen tritt, besonders gegen Süden zu, wo der 10,000 Fuß hohe Scharegg seine Firnfelder ausbreitet und das Thal verschließt. Vorzüglich sind es aber die malerischen Wasserfälle, welche seit langer Zeit schon die Freunde der Natur dorthin gelockt haben; so erinnert auch eine Gedenktafel an den Besuch des Erzherzogs Johann am 5. August 1826. Der hoch von einer Gebirgswand stürzende Schleierfall, der Abfluß des Pockart-Sees, hat seinen Namen von dem dichten Netz der Wasserfäden, in die er sich zersplittert, bevor er sich zuletzt völlig in duftige Schauer und Nebel auflöst. Der Wasserfall der Ache ist niedriger, aber wasserreicher und von besonders anmuthigen Linien. Mächtige Felsen spalten den Fall und zwingen die Theile sich kreuzend über einander zu stürzen. Bewaldete und unbewaldete Höhen ergänzen das schöne Bild, zu dem der Scharegg und seine Gletscher die letzten Massen und Umrisse liefern. Zur Erhöhung der Reize ragten die Spitzen des Patriarchen durch die Wolken oder schienen auf ihnen zu schweben.

Hat man das 5000 Fuß hohe Naßfeld erreicht, dann ändert sich die Scene, und die Berge welche diesen Gebirgskessel ringsum einschließen, verlieren viel von ihrer eindrucksvollen Größe. Die Gletscher, dem Auge nahegerückt, zeigten nicht die blaugrüne Färbung, die sonst dem Gletschereis eigen, da sie zumeist mit Schnee bedeckt waren. Das Naßfeld ist ein altes Seebecken und verdient noch heute seinen Namen wegen der vielen Wasserfälle, die in dasselbe münden. Alluvionen, die von den Bergen allmählig herabgeschwemmt sind, haben den früher viel tieferen Gebirgskessel schon theilweis gefüllt, und die Bäche haben sich in ihm wieder kleine Thäler eingeschnitten. Bis zum oberen Ende des Kessels zu gehen, fehlte uns die Zeit; es scheint kaum 15 Minuten entfernt,

aber man braucht faſt eine Stunde dazu. Ein Gewitter drohte außerdem; wir eilten deßhalb nach Böckſtein zurück, von wo wir unter ſtrömendem Regen wieder nach Hofgaſtein fuhren.

In der Entfernung eines Tagesausfluges von Gaſtein findet ſich eines der ſchönſten Schlöſſer aus dem 13. Jahrhundert; es liegt ſo maleriſch und iſt zugleich ſo wohl erhalten, daß es der Mühe des Beſuches reichlich lohnt. Schloß Goldeck, das Eigenthum des Grafen O'Donnell, hat nichts Gothiſches, es gehört noch der Zeit der romaniſchen Architektur an, wiewohl es nur wenig Spuren verrathen. Seine Geſchichte trägt dagegen der gewaltige Bau mit ſeinen maſſigen Thürmen, mit Zinnen gekrönten Mauern und doppelten Eingangsthoren an der Stirn, denn das Schloß entſpricht in allen ſeinen Theilen den Zwecken der Vertheidigung mit den Mitteln, welche jenes Jahrhundert bot. Unſere heutigen Baumeiſter vergeſſen, wenn ſie Burgen copiren, häufig Thurm, Wall und Graben dem Zweck der Vertheidigung und der Epoche, deren Styl ſie wählten, entſprechend anzuordnen. Sie häufen die Abwehr-, die Schutz- und Hindernißmittel nur für das Auge zuſammen, ohne inneres Verſtändniß, und ſchaffen ſo wahre architektoniſche Ungeheuerlichkeiten. Das Schloßgebäude von Goldeck hat ſtarke viereckige Thürme in den Ecken, von denen zwei ſogenannte Schwalbenneſter tragen. Die eine Seite der kleinen Feſtung wird durch zwei Erdwälle mit Mauern und Zinnen geſchützt, wobei die innere Umwallung die äußere überſieht, die beiden anderen Seiten deckt eine ſehr gewaltige Steinwandmauer, die nur von einzelnen Scharten durchbrochen iſt, die einer ſpäteren Zeit angehören.

Das Schloß liegt auf einem kleinen Hügel, welcher früher ganz vom See umgeben war. Jetzt iſt das Waſſer desſelben ſehr zuſammengeſchrumpft und füllt nur noch den nordweſtlichen Theil des alten Beckens.

Des Schloßherrn Name hat einen guten reellen Klang durch ganz Oeſterreich, denn es iſt der des Lebensretters unſeres Kaiſers. Graf O'Donnell gehört zu jenen ſeltenen Naturen, welche in keiner Lage des Lebens ihr inneres Gleichgewicht verlieren; ebenſo bieder wie charakterfeſt, ein treuer Oeſterreicher von dem Wirbel bis zur Sohle, wird er dem Kaiſer und dem Vaterlande niemals fehlen, wenn man ihn ruft. Aus dem friedlichen Gutsherrn ſchaut noch immer der ritterliche Soldat heraus, doch zeigte er mir mit Liebe

ſein ſchönes Heimweſen in dem ſtillen Thal. Die einſchließenden, reichbewaldeten Berge mit kühnen weit vorſpringenden Felſen machen dasſelbe zu einem überaus anmuthigen Ruheort.

Am 27. Juli führte uns mehr Zufall als Abſicht zu einem Ausfluge nach Zell am See; bei Schloß Fiſchhorn verließen wir den Wagen und gingen zu Fuß über den Marſchboden, welcher einſt vom See bedeckt war, jetzt aber canaliſirt iſt und bebaut wird. Die Gemeinde iſt unbeſtrittene Beſitzerin des Grundes geworden, nachdem die Regierung mit ihren darauf erhobenen Anſprüchen von den Gerichten abgewieſen worden. Das gewonnene Land ward unter die Gemeindeglieder vertheilt, welche nun emſig bemüht ſind, den fruchtbaren Boden auszubeuten. Freilich auf Koſten ihrer Geſundheit; denn Sumpffieber herrſchen, bis der Boden durch die Arbeit vollſtändig in Culturland verwandelt iſt. Von Jahr zu Jahr zieht ſich der See weiter zurück dem Pfluge und Spaten neuen Boden bietend, aber auch dafür ſeine Steuer von Menſchenleben fordernd. Nicht blos im fernen Weſten macht die Thätigkeit deutſcher Arme immer weitere Gebiete der Menſchheit zinsbar; überall findet ſich für ſie jungfräuliche Erde, welche nur der befruchtenden Hand harrt, um die Mühe reichlich zu lohnen, welche man auf ſie verwendet.

Als wir das Moor überſchritten, erhob ſich raſch ein Wetter aus Norden und es gelang uns nur mit Mühe, ein ſchützendes Dach noch vor Sturm und Regen zu erreichen. Der empörte See war im Augenblick, wo die Böe ihn erfaßte, herrlich anzuſchauen, aber auch äußerſt gefährlich für die kleinen Nachen, mit welchen die Uferbewohner ihn zu befahren pflegen und die nichts weniger als einen Fortſchritt im Bootsbau bekunden. Es ſind äußerſt einfache, aus Brettern roh zuſammengezimmerte Plattboden, die wahrſcheinlich ſeit einem Jahrtauſend kaum in der Form verbeſſert worden ſind.

Nach einem gewaltigen Regenguß heiterte ſich der Himmel wieder auf und wir konnten noch eine Fahrt über den See machen. Das „ſteinerne Meer“ auf der einen und den Kitzſtein auf der anderen Seite zum Fernblick, bis der Abend beide mit dem Schleier der Dunkelheit bedeckte. Am 28. Morgen fuhren wir nach Mitterſill und von dort nach dem Frühmahl nach Krimml. Die ſich nach Süden öffnenden Thäler bieten einen hübſchen Blick auf die Gletſcher der Tauern und bei Neukirch hat man die

Aussicht auf den Venediger, von dem die hohe Temperatur des Tages in den Mittagsstunden jedes Gewölk ferne hielt. Aber der Ausgleich erfolgte bald; immer mächtiger auftretende Wolken zeigten das Herannahen kalter Luftströme, ehe wir Krimml erreichten, tropfte es bereits und später hatten wir ein prächtiges Hochgewitter mit Donner und Blitz und einen wolkenbruchartigen Regen. Hoch oben im Gebirg mußte es gar toll hergehen, denn der schöne Wasserfall, auf den man vom Gasthof die Aussicht hat, verwandelte bald seine silbernen Wellen in dunkelbraune Fluthen, welche immer mächtiger herabstürzten. Wir versäumten nicht, den Fall oder genauer die Fälle zu besuchen; Felsen und Wald rahmen sie gar lieblich ein und ein Schleier, von feinen Tröpfchen gewoben, der das ganze Bild bedeckt, verleiht ihm einen gar eigenthümlichen Reiz. Das Wasser stürzt in drei Fällen über eine Gesammthöhe von nahe 2000 Fuß herab; der oberste hat für sich eine Fallhöhe von 1000 Fuß, der zweite ist unbedeutend, der unterste ist wieder mächtig und malerisch. Leider kann man alle drei nur von größerer Entfernung gleichzeitig sehen, weil die hohen Bäume und steilen Wände in der Nähe die Aussicht beschränken.

Am Morgen des 29. bestiegen wir ziemlich spät den Wagen, der uns nach Mittersill bringen sollte. Aber schon auf der Krimmlerhöhe erfuhren wir, daß die Gießbäche den Weg im Salzach-Thal zerstört hätten und zu Wagen die Straße jedenfalls nicht zu passiren sei. Ich traue solchen Berichten im allgemeinen wenig; die Leute sind gar zu leicht bereit zu erklären: „es geht nicht", und wo ein unliebsamer Zwischenfall eingetreten, da übertreibt das Gerücht gern. Selten ermäßigt Jemand die Angaben; gewöhnlich vergrößert jeder Mund, was ihm zu Ohren gekommen. Es fand sich, daß diesesmal das Gerücht die Thatsachen nicht auffällig übertrieben hatte; die Au bei Neukirchen war allerdings unfahrbar. Ich entließ den Wagen und nahm ein paar Träger für das Handgepäck.

Die Verwüstung war stellenweise im Bereiche der Bäche sehr groß; Felder und Wiesen waren mit Gerölle, angeschwemmtem Holz und Schlamm überdeckt; auf der Straße selbst lag letzterer einen Fuß hoch. Es gelang uns jedoch, wenn auch mit einiger Mühe, nach Weierhof zu kommen, wo wir in dem an uraltem Holzgetäfel reichen Wirthshause den Wagen eines Reisenden fanden,

dem wir früher begegnet waren und der uns ganz beſonders vor dem Weg gewarnt hatte. Dieſes Gefährt förderte uns nach Bramberg, wo wir einen anderen Wagen fanden, der uns gegen 3 Uhr nach Mitterſill brachte. Am Abend machten wir von dort noch einen ſehr angenehmen Spaziergang in das vom Süden mündende Thal, deſſen Einſicht vom Ort aus durch einen vorliegenden Hügel verwehrt wird.

In Mitterſills Nähe liegt auf ſteiler Höhe ein zu ihm gehöriges, recht intereſſantes Schloß, hinreichend weit jedoch, um vom Ort nur mit Mühe und im Winter oft nicht ohne bedeutende Schwierigkeit erreicht werden zu können. Für ſeine urſprüngliche Beſtimmung als Raubſchloß mag ſeinerzeit der Bau auf dominirender Höhe mit weiter Ausſicht höchſt paſſend geweſen ſein und die Inſaſſen mögen ſich in ihm ſicher und behaglich gefühlt haben, wenn ſie mit dem Raub, den ſie den Vorübergehenden abgenommen, die ſchützenden Mauern wieder erreicht hatten und dieſelben zwiſchen ſich und dem rächenden Arm des Geſetzes wußten. Gerade deshalb iſt aber kaum anzunehmen, daß das Schloß gegenwärtig ein paſſender Sitz für das Bezirksamt und das Bezirksgericht ſei, welches man dorthin verlegt hat. Die Aufgaben beider Behörden ſind doch andere, als die, welche ſich die Erbauer des Schloſſes geſetzt hatten. Die neuen Herren im Schloſſe gehören aber zu einer noch mächtigeren Claſſe der Geſellſchaft und des Staates als die alten und ich würde den Bürgern und Bauern nicht rathen, an der Zweckmäßigkeit der Wahl zu zweifeln, welche die Herren vom Amt und Gericht getroffen.

Am Morgen des 30. ſetzten wir unſere Fahrt über den Thurmpaß nach Kitzbüchel fort. Der in der Früh trübe Himmel klärte ſich allmählig auf, und als wir auf der herrlichen, im erſten Theile noch nicht beendigten neuen Kunſtſtraße höher und höher gelangten, war die Ausſicht auf die ſchneeige Tauernkette und deren Veräſtung überaus großartig. Nur anfänglich bis zum Schloß, auf dem alten Wege, hat man eine große Steigung zu überwinden, aber wenn man in die neue Trace eingelenkt iſt, führt die Straße ſanft bergan, fortwährend die prächtigſte Fernſicht bietend, bis man bei Pochberg, das wahrſcheinlich ſeinen Namen und ſeine Exiſtenz dem nahen Kupferbergwerk verdankt, den Abſchluß des Thals erreicht. Vier Stunden nach der Abfahrt von Mitterſill gelangten wir wohlbehalten nach Kitzbüchel, einer

kleinen Stadt mit einer Bade-Anstalt. Hinter der Stadt im NW. erhebt sich ein Kalkgebirge, hoch und kahl mit den bizarrsten Zacken und Rissen, Schluchten und Mulden. Dieser sogenannte Kaiserberg bietet bei untergehender Sonne außerordentlich schöne Lichteffecte; wunderbar duftige, schwer zu bestimmende Töne spielen und wechseln dann an dem schroffen Grat und über die wilden Gehänge.

Es reute mich nicht, den wunderschönen Weg von Mittersill nach Kitzbüchel, den einzigen Fahrweg, welcher vom oberen Salzachthal nach dem Innthal zu führt, kennen gelernt zu haben; doch ist es mir unbegreiflich, warum man nicht die Fahrstraße an der Salzach noch weiter aufwärts und dann über die niedrige Wasserscheide am Gerlospaß durch das Zillerthal nach dem Innthal geführt hat. Diese Verbindung, welche sich auch auf der Mayr'schen Karte, aber leider auch nur auf dieser, in der rothen Majestät einer Hauptlinie findet, ist die natürlichste und würde leicht zur bequemsten zu machen sein. Diese Straße würde das Thal unmittelbar nicht blos mit der Hauptstadt der anliegenden Provinz, sondern auch mit der Weltbahn verbinden, welche über den Brenner erbaut wird und auf der bald der Verkehr des deutschen Südens mit der Adria vermittelt werden wird. Die jetzige Verbindung zwischen Salzach und Innthal ist dreimal so lang wie sie zu sein brauchte. Obwohl die neue Zeit sich emsig bemüht, die Fehler der alten abzustellen und frühere Sünden gut zu machen, so können wir uns doch kaum verhehlen, daß uns oft die Fähigkeit mangelt, jene Fehler auch nur zu entdecken. Der Nachtheil der Nichtbeachtung der leitenden Grundsätze volkswirthschaftlicher Entwicklung hat das Bedürfniß nach Verkehr nicht entstehen lassen. Man hat sich gewöhnt, nur für sich zu leben, und arbeitet nicht mehr, als zu diesem Leben absolut und materiell nöthig ist. So entsteht eine strenge örtliche Abschließung. Der Nachbar bleibt fremd und wird als Fremder betrachtet; man kümmert sich endlich nicht mehr um ihn. So lockert sich allmählig das gemeinsame Band, besonders da, was hier nicht der Fall ist, wo die Nachbarn nicht dieselbe Sprache reden. Wenn man die nationalökonomischen Vortheile innigen, vielseitigen Verkehrs unter den Völkern des vielsprachigen und auch geographisch so scharf gegliederten, örtlich abgegrenzten und abgeschlossenen Oesterreichs nicht begreift oder bezweifelt, die ungeheuren poli-

tiſchen Vortheile leichter Verbindung, näheren Anſchluſſes unter ihnen wird man kaum zu verkennen vermögen. Verkehrswege ſind die Bindemittel, welche dem Land ſeine Zuſammengehörigkeit aufdrängen, bis ſie endlich zur unlöslichen Thatſache geworden iſt.

Am Abend hatten wir ein Gewitter, und man läutete deswegen mit den Kirchenglocken, um die Bewohner zum Gebet zu ermahnen; das Volk aber glaubt, daß dadurch das Wetter verſcheucht werde, als gehorchte die Natur nicht einem großen Geſetz und als ſeien nicht alle Phänomene unbedingte Conſequenzen desſelben. Jene Sitte und dieſer Aberglaube als Folge herrſcht leider im ganzen Lande, und letzterer iſt nicht der einzige Nachtheil der erſteren. Nicht ſelten ſcheinen die ſchwingenden Glocken, wie es auch phyſikaliſch wohl erklärbar, die Urſache zu ſein, daß der elektriſche Ausgleich, die Entladung des Gewitters, durch die Kirchthürme den Weg nimmt, und mehr als ein „wetterläutender" Knabe ſoll dabei durch den Blitz erſchlagen worden ſein. So rächt ſich die Unkenntniß der Naturgeſetze, unter deren Herrſchaft wir leben; aber es wird viel Mühe und Zeit koſten, bis man ſo tief eingewurzelte Sitten, welche ſo innig mit menſchlichen Schwächen zuſammenhängen, auf dem Wege der Belehrung und Bildung abzuſchaffen vermögen wird. Von Kitzbüchel ſelbſt iſt mir wegen des Wetters und perſönlichen Leidens nichts in der Erinnerung geblieben als ein Zug von Kunſtreitern mit ſechs Muſikanten an der Spitze durch die Stadt, um die Einwohner zum Beſuch ihrer Abendvorſtellung anzulocken. Es waren hungrige, bedauernswürdige Geſtalten, welche ihr elendes Leben mit Hüpfen und Sprüngen und traurigem, erzwungenen Humor dürftig friſten, „damit der Pöbel lachen kann."

Das Reiſeziel des nächſten Tages war Lofer. Der Weg bietet manch ſchönen Blick, aber wirklich prächtig und maleriſch iſt namentlich der Theil von Waidring nach Lofer. Der Regen hinderte die Ausführung unſeres Planes, über den Hirſchbüchel nach der Ramſau und Berchtesgaden zu fahren; wir zogen vor, über Reichenhall und Salzburg zu gehen. Die Straße dorthin führt, ſo weit die tiefen Wolken und der ſtarke Niederſchlag uns zu beurtheilen geſtatteten, durch reiche Scenerien; aber der bedeckte Himmel nahm ihnen die Farben und tuſchte ſie eintönig in Grau, raubte den Linien die Schärfe und ſchwächte das Plaſtiſche des Bildes, Nah und Fern in eine Ebene rückend.

Kaum liegt ein Ort am Nordgehänge der Alpen so reizend wie Salzburg; aber eine traurige Begebenheit, die sich unter unsern Augen zutrug, machte uns in den ersten Tagen unseres dortigen Aufenthaltes unempfindlich gegen die Schönheit, mit welcher die Natur so verschwenderisch die Umgegend der Stadt geschmückt hat. Dem Gasthof gegenüber wohnte in einem kleinen Hause ein Professor, dessen junge Frau gestorben war und nun begraben wurde; das ist ein Schicksal, was sich täglich wiederholt, und für das doch das Gefühl nicht abstumpft. Der trauernde Gatte folgte dem Sarge in einem Zustande vollständiger Auflösung, verloren in unnennbarem Schmerz. In sichtlich tiefer Theilnahme begleiteten ihn viele Männer und Frauen. Der Anblick des tiefen Leides hatte etwas überwältigend Trauriges, denn für solchen Verlust gibt es keinen Ersatz, keinen Trost. Die Vernunft mag uns noch so sehr sagen, daß Alles, was lebt, auch stirbt nach ewigen Gesetzen, der Schmerz der Seele wird dadurch nicht gemildert, nicht erleichtert. In dem unwiederbringlichen Verlust eines geliebten Wesens birgt sich so unermeßliches Leid, daß es unertragbar wäre, wenn nicht die Zeit zum Engel des Menschen würde, und mit leichtem Fittig allmählig den grellen Schmerz in milde Wehmuth und stille Trauer um das Geschiedene verwandelte. Der unglückliche Gatte kam endlich zurück in Begleitung von Verwandten und Freunden, die ihn heimgeleiteten zur Schwelle, die sie zum letztenmal überschritten hatte, zu jenen Räumen, in welchen Alles die Erinnerung an die wach rief, welche für immer diese Erde verlassen hatte, wo das Kind in der Wiege weinend nach der Mutter rief, die für ewig von ihm gegangen war.

Für ein zartfühlendes Herz, für ein inniges Gemüth ist ein solcher Verlust eine so furchtbare Folter, daß leicht der Gedanke auftaucht, selbst mit dem Leben zu endigen. Nur ein energischer Wille, der alle Geisteskräfte zu bestimmter Thätigkeit zwingt und sich der Arbeit mit verdoppelter Energie zuwendet, vermag den Menschen in solchen Lagen vor dem äußersten zu bewahren.

Das Wetter ward nicht besser, und kaum wurden wir unserer trüben Stimmung Herr. Am Abend des 4. trat jedoch plötzlich gegen Untergang die Sonne hervor und tuschte die Wolken im Osten und den Kapuzinerberg mit tief gesättigtem Purpur, während im Westen den Himmel feurig leuchtende Cumuli deckten, deren Lichtglanz auf einen Theil der Stadt und auf das

Kapuzinerschlößchen reflectirte. Leider dauerte dieser wundervolle Effect nur wenige Augenblicke, dann verdüsterte sich Alles wieder, denn die Sonne verschwand hinter einer mächtigen Wolkenbank. Der Salzburger Kunstverein kostete uns und unterhielt uns am folgenden Tage einige Stunden. Ein Aufgang des Mondes in flacher Gegend, von holländischem Charakter, von Zimmermann, war unter den Landschaften die beste; sie war warm empfunden, hübsch stylisirt und voll Stimmung. Es waren gegen 20 Bilder meist von Münchner Malern ausgestellt, fast ausschließlich Landschaften und Genre; bedeutendes war nichts darunter, doch auch nichts schlechtes.

Der nach der Peterskirche in Rom gebaute Dom, der hübsche Friedhof und dessen Capelle mit ihren alten Grabmälern, die Peterskirche und die Franziscanerkirche, die Reitschule mit ihrer offenen Bahn, deren Gallerien auf einer Seite halb in den Felsen gearbeitet sind u. s. w., besieht jeder Fremde und wir folgten dem Beispiel.

Am 6. klärte sich der Himmel etwas auf, wir konnten den Mönchsberg mit seinen Anlagen besuchen. Die Aussicht auf den Untersberg, die Staufen und auf das steinerne Meer im Hintergrunde ist überaus anziehend; die Anlagen sind gefällig, aber nichts weiter. Am Nachmittag sahen wir noch den Park von Aigen an, einem Schlosse des Fürsten Schwarzenberg, welcher dem Publicum geöffnet ist. Ein hübscher Weg führt einem kleinen Wildbache entlang, der seine Wasserfälle und Wasserstürze zumeist wohl den Blöcken verdankt, welche Menschenhände in das Bett gewälzt haben. Verfolgt man einen Weg, welcher am linken Ufer vom Bach abführt, so gelangt man auf eine Höhe mit hübscher Fernsicht; weiter abwärts hat man von der sogenannten Kanzel oder dem Prediger-Stuhl eine noch vollständigere Rundsicht über die Berge der Gegend; noch weiter hinab durch den Park trifft man auf manche kunstvoll berechnete Lichtung, die freundliche Blicke in die Ferne gestattet. Erst am 7. konnten wir nachholen, was wir früher versäumt, den Besuch der Ramsau und Berchtesgadens. Der Weg führt von Reichenhall aus an der östlichen Berglehne eines Thales aufwärts; die Gehänge sind bewaldet, die Kuppen und Kämme felsig und von schönen Umrissen. Man verläßt dann das Thal der Saalach, um über den Jettenberg zu gelangen, der zum Lattengebirge gehört. Der Weg zieht sich ziem-

lich steil aufwärts durch einen prächtigen Wald, dann geht die Straße durch eine Thalschlucht südostwärts. Wo man die Schlucht frei übersieht, schaut man auf die schönen Felsenwände der Reuteralpe. Unten rauscht ein Wildbach und braust und fällt so rasch über Felsen und Geschiebe, daß der blendende Wasserschaum durch Wald und Busch hindurchblitzt wie ein glänzendes Silberband. Man steigt allmählig bis gegen 3000 Fuß über dem Meer empor; auf dem höchsten Punkt bis wohin die Solenleitung nach Reichenhall die Straße begleitet, liegen einige Häuser ganz vereinsamt. Von dort senkt sich der Weg rasch bergab gegen die Ramsau zu. Grüne Matten wechseln mit geschlossenem Wald und Baumgruppen, die Gegend erhält dadurch einen parkähnlichen Charakter. Der Sternberg, hinter ihm der Watzmann, werden mit ihren Schneefeldern und prachtvollen Felsmassen sichtbar; plötzlich, bei einer Wendung des Wegs, treten auch die Felswände der Reuteralpe und des Mühlsturzhornes auf.

Der Tag war trübe, aber zuweilen kamen doch lichte Augenblicke, und dann zeigte das Thal einen wunderbaren, unbeschreiblichen Reiz. Die fast senkrechten Kalksteinwände des Mühlsturzhornes zu unserer Rechten schienen wie ein weites, faltiges Gewand, das eine Riesengestalt einhüllt. Vor uns lag der hohe Sternberg, den aber doch noch der Watzmann mit seinem Gipfel überragt. Zur Linken bis zur Ramsau zogen sich die lieblichsten grünen Matten, durch Gruppen von Ahorn und Buchen unterbrochen, welche nicht anmuthiger vertheilt sein konnten. Weiter nach oben auf dieser Seite lag dunkler Nadelwald, hinter uns das Lattengebirge. In das Thal der Ramsau, das vor uns am Fuße des Sternberges sich allmählig senkte, mündet das Thal des Klausbaches, in welchem der vom Hirschbüchel kommende Weg läuft.

Ich erinnere mich kaum einer Gegend, in welcher sich das Liebliche und Freundliche mit dem Gewaltigen und Großartigen so einte wie in der Ramsau, dem Sommerausflug aller Münchener Landschafter. In allen Ecken und Enden des Thales sitzen, zeichnen und malen sie, und jeder findet eine neue Schönheit, einen neuen Vorwurf. Wer könnte auch je das Ganze wiedergeben, alle Pracht und Herrlichkeit, den vollen Reichthum der Töne und Farben erfassen! Wie armselig bleibt die Menschenkunst doch immer der Natur gegenüber, wo diese sich in voller Majestät entfaltet. Ist es die Gewohnheit des Blickes auf die weite, unendliche Meeres-

fläche, welche bei mir so leicht das Gefühl der Beengung erzeugt, da wo das Auge nirgend in die Ferne schweifen kann? Aber die Ramsau ist so wunderbar herrlich in all' ihrer Abgeschlossenheit, daß selbst ein Seemanns-Auge über dem Reichthum den engen Rahmen des Bildes vergessen könnte.

Dorf Ramsau, das Stelldichein der Münchener Landschafter, paßt trefflich in die gewaltige, großartige Umgebung; es hat sich den Charakter eines Gebirgsdorfes erhalten, ist frisch und naturwüchsig geblieben und stört nirgends den Genuß des Beschauers der Gegend. Das nahe gelegene Berchtesgaden verdankt dagegen dem jeden Sommer dort längere Zeit weilenden bayrischen Hof manchen Anflug aus dem Residenzleben, welcher wenigstens den Künstlern nicht zu behagen scheint, denn sie geben der Ramsau weitaus den Vorzug vor dem so reizende Aussichten bietenden Ort. Für einen in seinen Bedürfnissen verwöhnten Städter ist der Aufenthalt dagegen um so angenehmer. Berchtesgaden liegt am Zusammenstoß zweier Thäler, und die Thalweitung ist so groß, daß sie dem Blick genügende Freiheit beläßt, während wieder die Höhen bedeutend genug sind, um namentlich gegen Süden und Westen der Landschaft einen großartigen Charakter zu geben.

Einen trefflichen Punkt hat sich der König von Bayern für seine Villa ausgesucht; der gerade nicht stylvolle, sondern eine wundersame Verbindung von pompejanischen und Sennhüttenanklängen bietende, aber darum nicht unschöne Bau liegt dem Watzmann gegenüber, der mit seinen zwei Felsengipfeln, zwischen welchen ein weites Schneefeld sich eingelagert hat, den Mittelpunkt des großen Gebirgsstockes bildet. Der westliche Gipfel überragt den östlichen, und sie scheinen beide die übrig gebliebenen Wandstücke eines früher über der Einsenkung sich aufthürmenden, noch höheren Gipfels zu sein, welchen allmählig die nach Millionen von Jahren zählende Zeit abgenagt und getheilt hat. Die übrig gebliebenen Trümmer des Riesen ragen heute noch bis 8200 Fuß über dem Meere empor. Im Spätsommer wird der Gipfel nicht selten erstiegen. Da es immer höchst fraglich, ob nicht Wolken jede Rundsicht verbieten, und ob der Blick ein nur irgend lohnender, so steht der Genuß bei der mühsamen Gipfelfahrt in keinem Verhältniß zur Anstrengung, und nur die Freude an dieser selbst und an der Gefahr erklärt die vielfach bis zur Manie ausgebildete Sucht, hohe Berge zu erklettern, gleichviel ob dieselben für den

äſthetiſchen Geſchmack oder die Forſchung irgend etwas bieten, was auch nur entfernt für die Mühe entſchädigt.

Am Abend des 7. Juli war ein herrlicher Sonnenuntergang; das Thal zeigte ſich in einer Farbenpracht, welche man ſonſt nur in ſüdlicheren Breiten bei einer klareren, durchſichtigeren Atmoſphäre zu finden gewohnt iſt. Weniger günſtig war uns der Himmel am Morgen darauf, als wir durch das anmuthige Thal nach dem Königsſee fuhren. Trotz dem ſchlecht nivellirtem Wege, der dem Geſpanne eine ganz unnöthige Kraftverſchwendung auflaſtet, brachten uns die munteren Thiere in wenig mehr als einer halben Stunde zu dieſer Perle unſerer Alpenſeen.

Ein ſehr naturwüchſiger Kahn, in dem ein Mann und eine junge Frau die ungeſchickten Riemen führten, nahm uns auf. Der Anfang der Fahrt entſpricht nicht dem Ruf des Sees. Die Gehänge, die auf beiden Seiten ſteil zum See abfallen, ſind recht hübſch, aber die Formen und Linien keineswegs von auffallender Schönheit oder großem Reichthum der Anordnung. „Der Keſſelfall“ am öſtlichen Ufer, zu dem man beſonders geführt wird, hat in einer an Waſſerfällen ſo reichen Gegend nichts anziehendes, denn er iſt weder nach Lage noch Größe eine auffallende Erſcheinung. Je mehr man ſich St. Bartholomä, einem am weſtlichen Ufer gelegenen Forſt- und Gaſthauſe, nähert, deſto düſterer wird der Charakter des Sees. Die wilde Größe des Thals gipfelt aber in dem „Hinter-See“; ſo nennt man das durch eine niederhügelige Landenge von dem vorderen See abgetrennte äußerſte Waſſerbecken. Das öſtlich einlenkende Thal endet hier in einen Felſenkeſſel mit überaus ſchroffen Wänden. Die Vegetation iſt theilweiſe dürftig, aber maleriſch und paßt durchaus zu dem ſtarren öden Charakter des kryſtallreinen, aber öden Waſſerſpiegels. Ein ſpärlicher Waſſerfall und der Bach der vom Hinter-See herab, zum vorderen See plätſchert, bringen allein etwas Leben in das Bild.

So ſchön der Hinter-See iſt, ſo großartig wild ſeine Umgebung, ſo ziehe ich doch die in der Form dem Königsſee verwandten Buchten unſerer Adria demſelben weit vor. Die Bucht und der Canal von Cattaro übertreffen an Maß und Reichthum den berühmten Alpenſee, wenn gleich der Ruf der Schönheiten unſerer dalmatiniſchen Küſte weit weniger verbreitet iſt. Vielleicht ſpricht man nicht von ihnen, weil ſie weniger bekannt, und die welche ſie kennen, mit ihnen von früher Jugend auf zu vertraut

ſind, um ſie richtig zu würdigen. Für den Seemann ſind Buchten und Fjorde alltägliche Bilder, ebenſo wie ihm alle Formen, welche eine Waſſerfläche nur annehmen kann, vertraut ſind. Für den Landbewohner bildet dagegen ein Seebecken eine Ausnahme, eine auffallende Erſcheinung, zumal wenn ſich darin die ſchönen Farben und Formen der anſtoßenden Berge und Ufer ſpiegeln. Die Tiefe der Eindrücke hängt weſentlich davon ab, ob ſie überraſchend, ob ſie neu für uns ſind; was wir gewohnt ſind zu ſchauen, erregt uns nicht mehr.

Das Forſthaus von St. Bartholomä iſt ein ſehr hübſcher Ruhepunkt, an dem kein Königsſee-Beſucher vorüberfährt, wäre es auch nur, um dort die eigenthümliche Forellenart des Sees, die Saiblinge, zu koſten. Unter den Kellnerinnen iſt ein bildſchönes Kind mit einem wahren Madonnengeſicht. Die zahlreichen Gäſte aus Berchtesgaden nahmen auch darauf gebührende Rückſicht, und der allgemeine Wunſch, von dem lieblichen Geſchöpf bedient zu werden, machte demſelben die Schönheit zu einem die Tageslaſten weſentlich vergrößernden Geſchenk. Im Forſthauſe ſind Bilder von allen Seeungeheuern aufgehängt, welche jemals aus der Tiefe heraufgeholt; der Name des glücklichen Fiſchers iſt dazu verewigt. Viel über 50 Pfund ſcheint bisher eine Seeforelle noch nie erreicht zu haben; da der See aber gegen 600 Fuß tief iſt, ſo kann er freilich noch manchen Rieſenſaibling bergen.

Die Rückfahrt wurde uns durch Sturm und Regen verleidet; die plattbodenen Kähne ſind elende und bei ſtarkem Wellenſchlag unſichere Fahrzeuge. Die Zahl der Orte, wo man überhaupt landen kann, iſt gering, und es iſt um ſo unbegreiflicher, weßhalb man bei ſo maſſenhaftem Beſuch nicht tüchtigere und bequemere Boote einführt.

Es war 1 Uhr, als wir den Kahn mit dem Wagen vertauſchten und den Weg nach Golling einſchlugen. Der Himmel hatte ſich mit dunklen, faſt ſchwarzen Regenwolken dicht umzogen, nur gelegentlich ward das Tannengebirge und der hohe Göhl von Streiflichtern grell beleuchtet. Den ſchönſten Blick in die Gegend von Golling hat man vom Kirchhof aus, und es war ſchon ſpät am Abend, als der Regen uns von dort vertrieb. Den Gollinger Waſſerfall, zu dem wir am Morgen des 9ten fuhren, erreicht man vom Fuße des Berges aus auf einem hübſchen und bequemen Fußpfad. Der Fall iſt nicht mächtig, aber äußerſt maleriſch. Eine

üppige Vegetation umkleidet die Windungen des Waſſers, welches aus einer Felſenlache ſtrömt und dem Königsſee entſtammen ſoll.

Die Sonne ſchien freundlich und klar als wir vom Falle zurrückkehrten; die Gebirge zeigten ſcharfe Umriſſe, und weit hinein ſah man in das enge Thal, zu welchem ſich die Gehänge des Tannengebirges couliſſenartig hinabſenkten. Das war zu verlockend, um nicht die Gelegenheit zu benützen, noch einen andern ſchönen Punkt der Gegend, die Gosau zu beſuchen. Der Weg dahin von Golling wird bald unbeſchreiblich ſteil, ſo daß man ohne Vorſpannpferde nicht mehr fortkommt. Dieſe waren aber erſt einzufangen, und da der ſchöne Waldweg zudem lockte, ſo ſtiegen wir zu Fuß die Höhe hinauf und wieder in das Thal hinab, welches vor Abtenau liegt. Kaum aus dem Walde getreten, hat man eine reizende Ausſicht auf die ſchönen Felsmaſſen, welche das öſtliche Ende des Tannengebirges bilden. Der Breitenſtein und der Tagweid ſind von dort aus prachtvoll; auf der anderen Seite hat man die Dachſteingruppe mit den Donnerkogeln. Abtenau iſt mir nur noch wegen eines Mittagseſſens im Gedächtniß, welches uns zum Faſten verdammte; es ſpielte uns einen ähnlichen Poſſen, wie der weitere Fahrweg nach der Gosau, der dem Auge ebenſowenig etwas bietet, an dem es ſich erquicken könnte. Die Straße geſtattet nirgend freieren Ausblick, ſondern führt ſtätig durch geſchloſſenen Wald, der die Berge, Wieſen und Felder verdeckt, obwohl der Weg über ziemlich bedeutende Hügel hinwegführt, wie man aus unglaublichen Steigungen erkennt, welche die Pferde zu überwinden haben. Erſt wenn man ins Gosauer Thal hinabfährt, öffnet ſich wieder ein weites Sehfeld, man hat den Dachſtein und die Donnerkogel vor ſich und zu beiden Seiten ein anmuthiges Gelände. Bald lenkt die am Gosauer Bach abwärts führende Straße wieder in ein enges ſchluchtenartiges Thal ein, bis man endlich zur Gosau-Mühle am Hallſtädter See gelangt.

Das zur Mühle gehörige Gaſthaus, das wir beim letzten Sonnenblick erreichten, liegt hart am See; es iſt im Landesſtyl, mit hölzernen Balkonen in jedem Stock, ein freundlicher, zierlicher Bau. Es koſtet nur einen Marſch von höchſtens 2½ Stunden, um von der Mühle bis auf die Zwieſel-Alpe zu gelangen; der Pfad iſt nicht unbequem, und der dichte Wald, durch den er läuft, ſchützt im Hochſommer vor Hitze; von Zeit zu Zeit öffnen dabei die Lichtungen des Waldes herrliche Blicke auf den Dach-

ſtein. Von der Spitze der Alpe hat man eine wundervolle Ausſicht auf eine halbe Welt von Bergen. In weiter Ferne ſieht man den Großglockner und eine ganze Reihe anderer Alpenrieſen, näher dann das Tannengebirge und die Tauernkette bei Radſtadt. Unmittelbar vor dem Beſchauer thürmen ſich die Donnerkogel, der Dach- und Thonſtein auf, während tief unten ſich der Himmel in den drei Gosau-Seen ſpiegelt, welche man gleichzeitig überblickt. Ihre herrliche Farbe wechſelt je nach dem Stande der Sonne; bei matterem Licht lagen ſie wie drei große Smaragde zwiſchen den Bergen, deren ſchöne Formen, wellige Linien und felſige Zacken in dieſer Verbindung einen zauberhaften Eindruck machen.

Da wir früh ausgegangen und ſcharf geſtiegen, hatten wir doppelten Genuß von der Gaſtfreiheit und Geſchicklichkeit einer Sennerin der nächſten Almhütte, die uns mit Eiern, Butter, Brod, Milch und Kaffee aufwartete. Die Frucht der Tropen iſt allmälig zum Bedürfniß aller Stände und aller Gegenden der gebildeten Welt geworden, wie die aus gleicher Ferne ſtammende Kartoffel, und wunderſam genug bilden den verarmten Gebirgsgegenden beide die tägliche Nahrung.

Unſer Frühſtücktiſch war im Schatten mehrerer Tannen, den Gletſchern des Dachſteins gegenüber aufgeſtellt, zur Rechten ſahen wir auf die rieſigen Zuckerhüte der Donnerkogel. Wir hatten volle Gelegenheit, ſie zu betrachten, als wir nach langer Umſchau ſpät am Tage von der Alm einen ſteilen Bergpfad hinabgingen, denn da lagen ſie unausgeſetzt vor unſeren Blicken, und ließen uns die Mühe des Weges und die ſcharfen Kanten des Gerölles auf ihm vergeſſen. Die Donnerkogel gewähren einen deutlichen Einblick in den großen Ausgleichungsproceß der Natur, welcher ſtrebt, die Höhen abzunagen und die Niederungen auszufüllen. Was des Feuers Macht, die Erdwärme, bei der Abkühlung des Erdballs gehoben, das ſchwemmen die Niederſchläge allmählig wieder herab. Tiefe Furchen haben die Waſſer auf den Flächen der Donnerkogel geriſſen, und mächtige Geröllbetten ſind unten aus den Blöcken und Geſchieben gebildet, welche fort und fort von dem Gipfel und den Gehängen abgeſprengt werden. Das Waſſer, welches in der warmen Jahreszeit in die tiefſten Fugen eintringt, ſpaltet, wenn es im Winter gefriert, das Geſtein mit unwiderſtehlicher Macht. Thauet es dann im Frühjahr, ſo ſchieben und rollen die herabſtürzenden Waſſermaſſen oft große Felstrümmer

aus den Wänden, die im Jahr zuvor noch einen festen Fels bildeten. Daneben entsteht viel kleines Geröll, und auch das große zerfällt allmählig in dasselbe. Dann hat Luft und Regen noch leichter Zutritt, um die Verwitterung zu beschleunigen, und so fruchtbaren Boden für die Wurzeln der gelegentlich angeschwemmten Pflanzenkeime oder den vom Winde herbeigetriebenen Samen zu bilden. Die aufwachsenden Pflanzen geben Jahr für Jahr mit ihrem fallenden Laub der Erde höhere Fruchtbarkeit, entsprechend dem Bedürfniß der immer kräftiger aufsprossenden Vegetation. Wie Aeonen vergangen bis die Alpen sich erhoben, so werden unermeßbare Zeiträume vergehen, bis die Donnerkogel wieder von ihrer Höhe herabgestiegen sein werden und nur noch ein weites Steinmeer die Stätte anzeigt, wo sie einst standen. Diese Zeit wird aber kommen, wenn keine neue Hebung eintritt, und der Mensch wird endlich dort den Boden bebauen, wo wir heute die Wunder der Alpenwelt anstaunen.

Mit der Bildung größerer Flächen und ebener Hochthäler geht die Bildung von Bächen Hand in Hand, die sich immer tiefere Betten graben und sich in der Ebene zu Strömen vereinigen, auf ihrem Laufe zum Meer das Werk der Nivellirung fortsetzend. In kaum minder mächtiger, wenn auch mehr local wirkender Weise arbeiten die Gletscher an der Ausgleichung. So ändert sich die Gestaltung der Oberfläche der Erde allmählig aber stätig; unmerkbar zwar für Generationen, aber endlich doch die tiefsten Seen ausfüllend und die höchsten Gipfel abtragend.

Wie sich dann dementsprechend die Erde verändert und die Bedingungen des Lebens auf ihr wechseln, so verändern sich auch die Organismen, die unter dem Einflusse der Natur gemäß ihren Gesetzen entstehen und sich entwickeln.

Lange ruhten wir aus am Ufer des großen Gosau-Sees, in Betrachtung des wunderlieblichen Bildes versunken, speisten dann in der Gosau-Schmiede und kehrten erst am Abend zur Gosau-Mühle zurück.

Spät am Morgen setzten wir die Reise nach Hallstadt fort, in dessen engen Gassen mit seinen Rotten zerlumpter bettelnder Gassenbuben man sich in irgend einem der dalmatinischen Nester glauben könnte, deren steinige Gäßchen mir so oft ein Gräuel gewesen, und unter deren Verkehrsarmuth ich so oft gelitten. Wie dort, kaufte ich einem Gamin seine Aprikosen ab, und nahm ihn zum Führer.

Nach einer Stunde Gehens erreichten wir den Waſſerfall bei Waldbachſtrupp, welcher, von hübſchen Bergwänden eingeſchloſſen, bei günſtigen Beleuchtungs-Verhältniſſen ganz anmuthig ſich darſtellen muß, aber nichts weiter Anziehendes bietet. Wir kehrten dann nach Hallſtadt zurück, ließen uns über den See wieder zur Gosaumühle ſchaukeln und fuhren von dort am Nachmittag nach Iſchl.

Wenn man ſich dem berühmten Badeort nähert, merkt man bald, daß das Leben, das dort pulſirt, die Geſellſchaft, die ſich dort bewegt, fremd iſt der Alpenwelt, zu der Iſchl gehört. Prächtige Equipagen mit alten und jungen Damen in weit bauſchigen Crinolinen im Fond, und mit Livreen pompöſeſter Gattung auf dem Kutſcherſitz, nehmen weit hinaus auf der Straße das tägliche Luftbad. Dieſes übergemächliche üppige Leben der Reſidenzſtadt, das gleichgiltig hinwegrauſcht und rollt über Alles, was außerhalb des ſtreng abgeſchloſſenen Kreiſes liegt, erzeugt bei mir immer ein peinliches Gefühl. Es erkaltet mich dieſer natürliche und unnatürliche Aufwand egoiſtiſcher Gehäbigkeit, der ſich im Zuſchauſtellen geiſtigen und körperlichen Nichtsthuns gefällt. Jedem hienieden iſt das Schaffen eine Pflicht, auch wenn er nicht durch das Bedürfniß oder die Noth dazu gezwungen iſt; die Pflicht entſpringt aus dem Weſen des Staats und der Geſellſchaft, und niemand, der in ihm und in ihr lebt, hat das Recht ſich dieſer Pflicht zu entziehen. Das Leben iſt eine Arbeit; in ihr liegt das Vergnügen, aus ihr entſpringt der Genuß.

Iſchl iſt ein reizender, von den ſogenannten Glücklichen dieſer Erde viel beſuchter Land- und Bade-Aufenthalt; an ſeinen Villen iſt jedoch auffallenderweiſe viel weniger Geſchmack und Mühe verwendet als vergleichsweiſe auf die Toiletten, die dort auf der ſogenannten Esplanade ſpazieren getragen werden; die Badegäſte ſcheinen freilich auch mehr der Geſellſchaft als der Natur zu leben. Uns zog es daher umſomehr nach dem Traun-See, dem reizendſten von allen Alpen-Seen, den ich kenne. Der Dampfer führte uns nm 13. vom Eben-See- nach Gmunden. Beſonders das auf einer Halbinſel, dem Traunſtein gegenüber liegende Traunkirchen iſt ein überaus hübſcher Ort. Von den Villen, die ihn krönen, hat man eine prächtige Ausſicht auf den See.

Der Reiz des Bildes wird weſentlich erhöht durch die Menge gut gebauter Kielbo[illegible]n beleben, die von Frauen und Männern, aber ſt[illegible]emen, gerudert werden. Ein

Graf Harrach hielt sogar ein paar Kutter, eine venetianische Gondel nebst anderen Booten für Segel und Ruder. Das Fahren mit Segeln auf Seen, die von hohen Gebirgen umgeben sind, ist für Ungeübte gefährlich und selten von Nutzen. Die Brisen sind zu unstät und wechseln zu häufig mit Windstillen; die Böen, die aus den Schluchten sehr steil auf den See herunterfallen, sind oft sehr schwer. Das alles gestattet keine stätige und sichere Segelfahrt. Am ersten Tage unseres Aufenthaltes in Gmunden, wo wir in der anmuthigen Villa der liebenswürdigen Baronin H. drei glückliche Tage verlebten, kam ein böses Wetter mit solch' schwerem Windstoß aus Südost, daß ich nicht glaube, ein Boot würde demselben widerstanden haben. Obschon wir unter eine hübsche sehr zweckmäßige Veranda, am See-Ufer, flüchteten, wurden wir doch vollständig durchnäßt. Der Sturm machte es, wenigstens für die Damen unmöglich, das nahe liegende Haus zu gewinnen.

Der Traunstein trägt nicht wenig zu den Reizen des Gmundener-Sees bei; seine zerrissene Gehänge, schroff wie alle Kalkfelsen, im Gegensatz zu den waldigen Höhen, welche sich ihm anreihen, machen eine sehr malerische Wirkung. Ist es die Anziehungskraft des freundlichen Hauses und seiner liebenswürdigen Besitzerin, das uns aufnahm, oder die unvergleichliche Anmuth des Sees oder des Seemanns besonderes Gefallen und seine Sehnsucht nach einer Wasserfläche, gewiß ist, daß mir von unserer Alpenfahrt nichts eine so liebe Erinnerung hinterlassen, als der Aufenthalt am Traunsee, nichts mir so verlockend erscheint, als die Rückkehr zu seinen Ufern.

Bieten auch die Ostalpen nicht so häufig wie die Westalpen jene Verbindung von Schneegipfeln, Berg und See, welche der Schweiz ihren unvergleichlichen Reiz verleihen, so sind doch auch die Ostalpen überaus reich an landschaftlicher Schönheit, die nicht dadurch verliert, daß man ihren Genuß meist mit mehr Entbehrungen erkaufen muß, als dies in der Schweiz der Fall, wo die Civilisation von jedem den Reisenden verlockenden Punkt Besitz genommen hat. Aber die Zeit wird kommen, wo dasselbe auch von den Ostalpen gelten wird, denn an ihrem Fuß liegt ja die Hauptstadt Oesterreichs, nach ihrer Lage an der großen Verkehrsader des Ostens und im fruchtbaren oberen Donaubecken dazu bestimmt, dereinst das große Centrum des ganzen Culturlebens in Südost-Europa zu werden.

Ein Ausflug nach dem Kapruner Thale

im August 1867.

Das Wetter war seit unserer Ankunft im Bade Fusch unbeständig. Es fehlte wohl nicht an schöneren Tagen, die wir zu kleineren Unternehmungen benützten, aber der Himmel blieb selten vom Morgen bis zum Abend wolkenlos, ja zuweilen strömte der Regen, oder Hochgewitter rollten gegen Abend über unsern Häuptern. Der Luftdruck schwankte noch immer zwischen ziemlich weiten Grenzen, unter dem Einfluße der wechselnden Winde. Gleichwohl erkannte man die Geneigtheit der Luft, ein baldiges Gleichgewicht zu erreichen, denn die Bewegungen der Quecksilbersäule wurden geringer und der Himmel blieb schöner, das Blau wurde tiefer, die Federwolken verschwanden und nur runde kleinere Haufenwolken der mannigfaltigsten Form und Zeichnung segelten behaglich durch die Lüfte. Da wurde es lebendig in der kleinen Kolonie, die sich der guten Luft, des herrlichen Wassers und der Ruhe wegen, auf diesem Hochthale im Sommer einfindet. Die Freunde oder Verwandten zogen aus, je nach Lust und Kräften, zu längeren oder kürzeren Ausflügen. Alpenstöcke kamen zum Vorschein und lange Reihen von Männern und Frauen wallfahrteten nach der Fehrleiten auf dem reizenden Fürstenwege, der aber diesen Namen seiner technischen Eigenschaften halber gewiß nicht verdient, denn es kann wohl kaum einen verwahrlosteren schmäleren Fußsteig geben, als diesen auf halbem Berge eingeschnittenen Pfad. Tapferere und kühnere Bergsteiger rüsteten sich zu größeren Unternehmungen, besorgten einen guten Führer und zogen nach dem Naßfelde und nach Gastein über die goldführenden Raurishöhen, wo Schätze in den Wolkenregionen in Mitte der Gletscherwelt kärglich und mühsam zu Tage gefördert werden. Wieder Andere bestiegen die höheren Berge der Umgebung, fieberhaft sehnte sich Jeder nach Ortsveränderung und das innere Gefühl, hervorgerufen durch den äußeren Eindruck der Luft, hatte richtig errathen, daß man ungestraft pilgern könne zu den Heiligthümern der Natur.

Auch in uns regte sich der Drang nach anderen Bergen und wir entschlossen uns, die langgenährte Absicht zu verwirklichen, das nächste, westlich vom Fuscher Thale gelegene Kapruner-thal zu besuchen. Der Nachmittag war herrlich, die Wolken, welche

auf den Bergen lagerten, lösten sich langsam ab, aufgesogen durch trocknere Luft in höheren Regionen, oder nach Südosten nach anderen Gegenden getrieben. Bald erreichten wir Bruck, das noch hellen Sonnenscheines sich erfreute. Wäre eine directe Straße von Bruck nach Kaprun vorhanden, so könnte man leicht in einer starken halben Stunde den letzteren Ort erreichen, denn es handelt sich nur um das Umfahren eines Vorgebirges im Salzachthale, welches der Ausläufer des großen Gebirgsstockes ist, der bis zur großen Tenn und zum Wiesbachhorne, 11.700 Fuß hoch, aufsteigt. Leider gibt es aber für Kaprun keine solchen Interessen, welche die etwas allzugemüthliche Bevölkerung dieser Gegenden zwingen könnten, für einen directen Straßenbau nach Bruck zu sorgen. Demzufolge überschreitet man die Salzach bei Bruck und fährt auf der guten Hauptstraße am linken Ufer der Salzach so weit westlich, daß man Kaprun längst im Rücken hat, bis sich endlich ein Weg ostwärts findet, welcher auf einer schlechten Brücke wieder über die Salzach und zum Theile über Wiesen, zum Theile über steinigem Boden nach Kaprun führt. — Wenn indessen der Weg ein längerer, so ist er lohnend genug, um der Zeitverschwendung zu vergessen. Das Imbachhorn, die hohe Tenne und besonders das über 10.000 Fuß hohe Kitzsteinhorn mit seinen pyramidalischen schneebedeckten Spitze, geröthet von den Strahlen der untergehenden Sonne, erfreuen das Auge im Süden, während im Norden das steinerne Meer und die sämmtlichen Berge um den Zellersee in Licht und Schatten ein schönes anziehendes Bild darbieten. Schloß Vischhorn mit seiner Ueberfülle von Thürmen und dem kleinen Hauptkörper trägt, in einiger Entfernung gesehen, zur Ausstattung der Landschaft bei, während Schloß Kaprun auf der anderen Seite an den östlichen Ausläufern der Berge, welche das gleichnamige Thal einschließen, den Wanderer mit seinen weißgetünchten langen Wänden ziemlich gleichgiltig läßt. Gleichwohl muß die Aussicht von dort aus gegen das Thal von Zell am See und das steinerne Meer, besonders in der Abendbeleuchtung schön sein, was von dem neuerbauten Schloß Vischhorn nicht gesagt werden kann. Mühsam gelangten wir mit unserem Einspänner nach Kaprun, einem kleinen Dorfe, dessen Kirche auf einem Hügel erbaut, dominirend durch Lage und Farbe, noch aus dem hereinbrechenden Dunkel sich deutlich abhob. Das Dorf sieht ärmlich aus und ist es in der That, die meisten Häuser schmucklos, theilweise

aus Holz, theilweiſe aus Stein erbaut. — Wir fuhren über den Kaprunbach in eine ſchmutzige Gaſſe und erreichten gegen halb acht Uhr Abend das Gaſthaus.

Ich mußte mich bequemen, in das ſogenannte Todtenzimmer verlegt zu werden, einen großen luftigen Raum, das ſeinen Namen von den Trauergaſtmälern führt, welche nach jeder Beerdigung reicherer Leute, zu Ehren des Verſtorbenen, von den Verwandten und Freunden abgehalten werden.

Das Todtenmahl war und iſt ein Gebrauch vieler barbariſcher Völker, man findet ihn in allen Theilen der Welt und unſere Väter, die germaniſchen Völker, mögen wohl ihr Scherflein dazu beigetragen haben, eine Sitte aufrecht zu erhalten, welche ſo ſehr ihren ſonſtigen Wünſchen entſprach. Denn leider haben dieſe markigen Germanen im Eſſen und Trinken, wo es nur immer anging, Erſtaunliches geleiſtet. Unſere Bergvölker, welche jener Culturepoche näher ſtehen, und die alten Gebräuche mit den alten Namen ihrer Berge und Flüſſe nicht ſo leicht vergeſſen, üben ſich noch immer in der Unmäßigkeit ſo ſehr, daß es ſchwer ſein dürfte, trotz aller volkswirthſchaftlichen Verbeſſerungen, die zum Ueberfluſſe bei uns noch immer ſehr langſam zu Stande kommen, die Gaben zu verwerthen, welche die Natur in reicher Fülle dieſen Völkern zu Gebote ſtellt. Man ſehe nur, welche Mengen Butter und Schmalz täglich von den Leuten verzehrt werden, die viermal zu eſſen bekommen, man beobachte, welche Trinkluſt ſich ihrer bemächtigt, wenn der Sonntag oder einer der vielen gebotenen Feiertage den Bauer oder Knecht dazu verführt, das Wirthshaus zu beſuchen und es, weil er ſich ſonſt langweilt, nicht eher zu verlaſſen, als bis die Sinne umnebelt und der Beutel geleert iſt.

Die Genußſucht iſt ein altes Uebel, daß wir Süddeutſche insbeſondere ererbt haben. Lange wird dagegen angekämpft werden, aber mit dem Verdrängen dieſes den Körper und die Seele verderbenden Brauches, werden leider mit ihm auch die beſſeren Eigenſchaften unſeres Volkes, die Gemüthlichkeit, die Gaſtfreundſchaft, vielleicht die Ehrlichkeit geſchwächt, weil vor allem das Intereſſeleben in den Vordergrund treten wird, anfänglich und zunächſt die verwerflichere Seite desſelben Eingang findet und erſt eine ſpätere Epoche der geiſtigen Entwicklung abgewartet werden muß, bis eine Läuterung der Ideen [illegible] Verſtändniß dieſes Intereſſelebens zu Tage fördert.

Um 4½ Uhr brachen wir auf. Die Luft war rein, der Himmel wolkenlos, der Weg angenehm und nicht steil. Alles lag im Schatten, was zwar die Aussicht in dem engen Thale minder groß und genußreich machte, aber den Fußgeher erquickt. Man trägt in den Morgenstunden das eigene Gewicht leichter, man schreitet rüstig vor auf den bethauten Wiesen, man fühlt sich froh im Gemüthe und der Geist wöhnt sich frei von den Fesseln, die ihm sonst der Tag anlegt.

Zumal in einer schönen Gegend in Mitte von Bergen und Bäumen und grünen Triften, von dem balsamischen Hauche sanft umweht, den jedes erwachende Gras, jede Blume und der Wald ausströmt, hebt sich die eigene Brust, öffnet sich das Auge zum Himmel und der Mensch wähnt sich mit einbezogen in das Morgengebet, welches die Natur ihrem Schöpfer in heiliger Stille und Andacht darbringt. Man ist glücklich in solchen Augenblicken, glücklich daß man lebt, daß man athmet und bewundern darf; man denkt nicht, man fühlt nur, daß man zu dieser Erde in ihrem schönsten Schmucke gehört und mit ihm im Gleichgewichte steht.

So ging's über den ersten Hügel, welcher das Thal dem Auge absperrt, denn nur der Kapruner Bach hat sich einen Durchgang an der westlichen Seite geöffnet, dessen steile Abhänge nicht gestatten, eine Straße den Bach entlang zu führen. Ueberdies füllt sich dieser Durchgang im Winter mit Schnee und Eis und ist dann unzugänglich.

Uebersteigt man diesen Wall, der keine große Höhe erreicht, so hat man ein Thal vor sich, von welchem man zwar die beschneiten Riesen im Hintergrunde erblickt, das aber wieder abgesperrt ist durch eine höhere Terrasse. Wiesen, lichter Wald und einzelne Ansiedlungen wechseln in anmuthiger Weise mit einander ab.

Das Kitzsteinhorn, der schönste Berg der äußeren Umgebung des Thales, erhebt sich so leicht und schön über die auslaufenden Gebirgsbildungen, daß es im Morgengrauen einem herrschenden Geiste gleich mit seinem weißen spitzigen Haupte dem Himmel mehr als dieser Erde anzugehören scheint. Als wir so von der Höhe der ersten Terrasse zu ihm emporschauten, da belebte sich mit einem Male das Bild, rosenrothes Licht beleuchtete die Spitze und bald darauf war sie übergossen von den goldenen Strahlen der für jene Höhe aufgehenden Sonne. Das Thal blieb im

Schatten; eine heilige Stille umgab uns, nur die Kapruner Ache brauſt bei weiterem Vordringen mehr und mehr über die in ihrem Bette ſich anhaufenden Steine, aber das Ganze iſt zahm, ſobald die hohen Vorberge, welche das enge Thal begrenzen, die Ausſicht auf jene Höhen, von welchen ſie ausgehen, nicht mehr geſtatten. — Nach 1½ Stunden iſt man beim Käſekeller, der ſich ſchon durch den ſtarken keineswegs angenehmen Geruch zu erkennen gibt. Hieher tragen Menſchen und Maulthiere den in den höheren Almenhütten verfertigten Käſe, welcher dann weiter in das Thal geführt und auch da verkauft und verzehrt wird. Denn ſo reich an Wieſen und Almen dieſe Gegenden auch ſind, ſo vorzügliche Nahrung ſie auch dem Vieh bieten, ſie liefern an Käſe nicht mehr als die nächſten Thäler bedürfen, und was ſie liefern, iſt ſo wenig mundgerecht für feinere Gaumen, daß es niemals einer weiteren Verſendung fähig ſein kann. Der Käſe wird nicht nur mit Kuhmilch erzeugt, ſondern man miſcht dieſer auch Ziegenmilch bei, wodurch der Geſchmack des Erzeugniſſes eben nicht veredelt wird.

Daraus erklärt es ſich, daß auf jeder Almenwirthſchaft eine ziemlich große Anzahl Ziegen gehalten wird, welche letzteren, wenn ſie auch in Höhen und auf Matten graſen, wohin Kühe nicht gelangen können, zur Belebung der Landſchaft beitragen, in jedem Falle aber verhindern, daß die vielfach man möchte faſt ſagen muthwillig zerſtörten Hochwälder ſich erneuern, denn bekanntlich lieber die Ziegen die jungen weichen Triebe der aus der Erde tretenden Baumpflanzen.

Auch Schafmilch kommt zur Verwendung, ob aber damit ein eigener Käſe bereitet, oder ob ſie auch der Kuhmilch beigemengt wird, habe ich nicht ermitteln können. Der Geruch des Käſes würde auf dieſe letztere Vermuthung führen. — Die Schafzucht, welche in unſeren Alpenländern ſo prächtig gedeihen könnte, iſt nicht in dem Maße und mit ſolchem Verſtändniß betrieben, wie es ſein ſollte.

Die Abneigung der Bevölkerungen gegen den Genuß von Hammelfleiſch bewirkt es, daß die Schafe nicht genügend verwerthet und ſo geſondert werden, daß die einen zur Wollſchur, die anderen zur Mäſtung je nach ihren Eigenſchaften gelangen. In Folge des Mangels einſichtiger Behandlung und beſonders eines lebendigeren Intereſſes an der Mäſtung, erzielt man einer-

seits keine sehr gute Wolle und kann andererseits im Preise mit jener des Auslandes nicht concurriren, wo auch das Fleisch der zur Mästung ausgeschiedenen Thiere zur entsprechenden Verwerthung kömmt. — Wie ich aber schon früher bemerkt habe, nähren sich die hiesigen Bevölkerungen, ich möchte fast sagen, ausschließlich mit Butter und damit geschmorrten Mehlspeisen und ziehen sie selbst dem Genuße von Rindfleisch vor, von welchem sie behaupten, daß es nicht so viel Kraft gibt, wie jene fetten Substanzen.

Hingegen findet man auf jeder Alm Schweine, welche von den Resten der Käsefabrication genährt worden. Zur Verhinderung des Wühlens im Boden, das den Graswuchs schädigen würde, sind sie mit zwei Drahtringen an der Nase versehen.

Vom Käsekeller wandert man wieder aufwärts, um ein drittes Thal zu erreichen. Der Weg geht zum Theile durch Wald, aus welchem das Toben und Wüthen des Baches herauftönt, der hier mit bedeutendem Gefälle herabstürzt. Etwa 100 bis 150 Schritte aufwärts verläßt man für einen Augenblick den Hauptweg, um im Walde auf einer kleinen Hügel zu steigen, von dessen Höhe man drei Wasserfälle in einen tiefen Trichter herabstürzen sieht, der sich da gebildet. Zwei davon und besonders den reicheren von diesen, übersieht man an einer Stelle, wo der über den Boden, auf welchem man steht, sich erhebende Felsen eine bequeme Brustwehr bildet, die nach außen bis zum Wasserspiegel des Trichters senkrecht abfällt, so daß man diesen Schutz ohne Gefahr des Schwindels vortheilhaft benützen kann. Um den dritten Wasserfall zu sehen, muß man den, gleich einem Vorgebirge, sich weiter gegen Westen erhebenden Hügel hinansteigen.

Hier gebietet aber die Vorsicht, nicht zu rasch vorzudringen, denn bald fällt die Bodengestaltung ziemlich schroff gegen den Bach ab. Uebrigens gewähren die Bäume genügende Anhaltspunkte, um eine gute Uebersicht gefahrlos zu gewinnen.

Die übrige Gegend ist durch den Wald verdeckt und man kann eben nur das Naturspiel der Wasserfälle bewundern, ohne ein eigentliches Gesammtbild zu erhalten, was natürlich dem Ganzen Eintrag thut. — Auch ist die Höhe der Terrasse, welche man hier auf verhältnißmäßig wenig steilem Wege zu erreichen beginnt, keine sehr bedeutende.

Betritt man wieder den Fußweg, um in dem sich nun eröffnenden höheren Thale weiter zu gelangen, so überschreitet man

bald einen lärmenden Bach in angenehmer Waldgegend, bis man ansteigend auf das nahezu baumlose Thal gelangt und an der linken Seite (am rechten Ufer) der Kapruner Ache dem größeren Walle entgegensieht, der sich malerisch aufthürmt. Auf der rechten westlichen Seite des Thales strömen kleinere und größere Wasserfälle von den nahezu senkrechten Wänden herab; auf der linken Seite öffnet sich eine großartige Schlucht, bogenförmig gestaltet, in welcher der Bach herabströmt, den wir früher überschritten und welcher nun in die Kapruner Ache sich ergießt. Schnee von den Lawinen des Frühjahrs herrührend, füllt einen großen Theil des höheren Bettes dieses Baches; dieser hat sich jedoch unter demselben einen Weg gebahrt und Wölbungen geschaffen, die an Regelmäßigkeit von Kunstbauten nicht übertroffen werden können.

Dieses Thal und insbesondere die östliche Seite desselben ist mit großen und kleinen Felsenstücken aller Art bedeckt, wovon viele im Bruche beweisen, daß sie vor nicht gar zu langer Zeit mit den fallenden Lawinen herabgerollt sind und das Ausgleichswerk zwischen Berg und Thal mächtig fördern. Während im vorhergehenden Thale vor dem Käsekeller noch Hütten stehen, ist dieses ganz und gar unbewohnt und nur der Herrschaft der Schnee- und Steinmassen überlassen, welche sich in so großer Menge herabwälzen. Daß unter solchen Umständen der Lawinenschnee an der Oberfläche nicht rein, sondern mit Erde und Steinen überdeckt ist, läßt sich denken, ebenso daß das Terrain eine sehr unebenes ist, weil von alten bereits mit Moos und Erde überdeckten Steinen gebildet. Uebrigens steigt es auch nicht unbedeutend an und gibt der Kapruner Ache dadurch Gelegenheit, in gewaltigen schäumenden Sprüngen sich einen Weg zu bahnen, der wahrscheinlich im Laufe der Zeiten mannigfachen Veränderungen unterworfen ist. Sobald die kolossale Schlucht zur Linken gehörig geöffnet dem Wanderer zur Seite liegt und nahezu in ihrer ganzen Ausdehnung übersehen werden kann, hat man auch das Ende des Thales erreicht und steht nun vor einem erhabeneren Schauspiel. Die Kapruner Ache hat sich vom oberen Thale der Almhütten einen Weg zwischen Felsen gebildet, durch welche sie sich stürzend hindurchwindet. Mit einer Wuth ohne Gleichen, mit Zischen, Brausen und Lärmen, schäumt sie herab und erfüllt die Luft mit Wasserstaub. Nicht genug an dem, sucht das Wasser,

welches wahrscheinlich in dieser engen Klamm Widerstand findet, einen anderen Weg, um zum Thale zu gelangen.

Aus dem erdigen Abhange östlich des Felsenbettes treten mehrere Wasseradern schäumend hervor und stürzen sich über die Matten herab als Silberverzierung auf grünem Grunde. Vielfach in einander verschlungen, gleich einem dichten Gewebe, eilen diese Wasser der Ache zu und vereinigen sich mit ihr, wie überhaupt alle sonstigen Wasser der umgebenden Berge. — Hier überschreitet man die Ache auf einer schmalen Brücke, von welcher der Blick nach einer, wie nach der andern Seite gleich interessant ist und malerische Gesichtspunkte bietet.

Es ist schwer und es wäre unnütz, in alle Einzelnheiten dieses Theiles des schönen Thales einzugehen, denn so anziehend sie sind, so schwierig dürfte eine geordnete Aufzählung und Darstellung sein, wenn man Klarheit in den Gesammteindruck zu bringen versucht.

Kaum hat man die Brücke überschritten, so steigt man bergan auf einem gut angelegten Wege für Saumthiere und Menschen. Er windet sich aufwärts in steten Gängen nach der einen und nach der anderen Seite, man lavirt so zu sagen gegen den steilen Abhang, den man bewältigen will. Bei jeder Wendung des Weges sieht man gerne um sich, bald aufwärts an der Rechten zu den braunen überhängenden Felsen und ihren herabstürzenden Wasseradern, bald zur Linken gegen die früher erwähnten Wasserfälle der Ache und gegen die prächtige, aufsteigende Bergschlucht, bald rückwärts ins Thal und zu den Bergen des Berchtesgadner Gebietes und des steinernen Meeres. Man steigt leicht, angeregt durch die prachtvollen Aussichten, beschäftiget mit den näheren Scenerien, die sich fortwährend entrollen, und bald ist die Höhe von beiläufig 5000 Fuß über dem Meere erreicht. Wir waren bisher im Schatten gewandert, als wir aber um 8 Uhr nahe an der Erreichung des nächsten Hochthales waren, da ging für uns die Sonne wieder über den Bergen auf und belebte die Gegend. Unter einem senkrecht aufsteigenden Felsen, den man schon lange vorher im unteren Thale sieht, erreicht man die Höhe; hier macht der Serpentinen-Weg eine Wendung nach rechts und mit einem Male eröffnet sich der Paß, welcher zu den Almhütten zum sogenannten Wasserfallboden führt, dessen Benennung übrigens in diesen wasserfallreichen Gegenden nicht bezeichnend ist. Die das

Kapruner Thal an der Tauernkette abſchließenden, mit Schnee und Eis bedeckten Berge erſcheinen klar, glänzend im Hintergrunde. Die Glocknerin und der Bärenkopf oder Johannesberg, dann die Rückſeite des Wiesbachhornes, theilweiſe im Schatten, theilweiſe hellbeleuchtet, heben ſich ſcharf von dem im Vordergrunde herrſchenden Grün ab und vereinigen ſich mit dieſem zu einem wirklich prachtvollen Bilde. Schade, daß hier keine Bank geſtiftet iſt, von der man mit Muße nach einer wie nach der anderen Seite erhöhten Genuß haben könnte. — Aber hier wie überall in unſeren Bergen iſt für den Wanderer und für ſeine Genüſſe und Bequemlichkeiten ſo wenig geſorgt, daß es immer eines, für Frauen mindeſtens, muthigen Entſchluſſes gehört, Naturſchönheiten zu ſehen, welche in ſolcher Fülle kaum anderswo vorkommen uns die ebenſo ſehr geſehen zu werden verdienen wie jene der Schweiz.

Die Ache braust zwiſchen Felſen tief unten zur Linken, fällt und ſchäumt durch das Gewirr feſter und herabgefallener Felſen, ohne zu ruhen und zu raſten, nagend, untergrabend und in ewiger Arbeit begriffen, trägt ſie zur Umgeſtaltung der Oberfläche der Erde bei, ähnlich allen Gewäſſern des Erdballs. Während die einen mehr eine auflöſende Wirkung durch ihre inneren Eigenſchaften ausüben oder in trägem Laufe feinere Beſtandtheile wegführen und anſetzen, wirken ſolche Gebirgsſtröme durch die Kraft ihres Falles, wälzen ungeheure Maſſen herab, zerreiben ſie untereinander oder waſchen die härteſten Felſen in verhältnißmäßig kurzen Zeiträumen aus.

Von dieſem herrlichen Punkte aus betritt man einen Pfad, der ſich bald durch den Paß windet, welcher zu dem vierten Thale (das Salzach-Thal als das erſte angenommen) führt. Man geht etwas abwärts dahin und gelangt zu einer erſten Gruppe elender, ſchmutziger Hütten (die Limberger Hütten). Man überſchreitet hier nochmals die ruhig gewordene Ache und wandert gegen die zweiten, eben ſo ſchmutzigen und armſeligen Hütten (die Bauernhütten).

Hier wird man wieder zuerſt von Schweinen, dann von Ziegen, endlich von Kühen empfangen, und erſpäht zuletzt irgend eine dunkle, von Fett, Staub und ſonſtigem Schmutz überdeckte zweibeinige Geſtalt.

Schmutz, Stumpfſinn und eine Art Apathie in den Zügen dieſer Alpenleute machen einen widerwärtigen Eindruck. Später

versöhnt man sich mit diesen Menschen, denn sie sind in der Regel gefällig und selbst entgegenkommend. Ein elendes Leben muß es aber sein, das sie hier führen, ferne von ihren Familien, mit dem Hüten ihres Viehes, mit der Käsefabrication beschäftigt, in schwarzen, finstern Löchern wohnend und jede äußere Anregung entbehrend, welche auf ihren Geist, auf ihre Seele einzuwirken im Stande wäre. Diese Menschen bestehen wohl einen harten Kampf um die eigene Existenz, die für sie dahingeht, ohne Spuren ihres Seins zurückzulassen, ungekannt und vergessen, wenn auch vielleicht nicht ganz freudenlos. — Als eine Begünstigung des Geschickes mag es auch angesehen werden, daß diese Menschen auf der untersten Stufe der Gesittung keine Ahnung von dem Wohl und dem Wehe haben, welches uns in der Welt zu Theil wird. Sie sind so vollständig aufgegangen in ihrem Hirtenleben, daß sie keiner anderen Arbeit, am wenigsten einer geistigen, Geschmack abgewinnen können.

Für diese Hirten wäre es höchstens zu wünschen, daß sie praktisch in ihrem Handwerke unterrichtet würden, damit sie nicht gedankenlos, nach ererbten Regeln verrichtet, sondern vervollkommt und zur Erzielung höheren und besseren Ertrages geleistet würde. Was könnte ein anderer Unterricht ihnen auch nützen? Entwickelte sich ihr Gedankenkreis in anderer als technischer Richtung, sie würden sich unglücklich und beengt in ihren engen Thälern fühlen, sie würden diese fliehen, um anderswo ein elendes und zweckloses Leben zu führen. So dient ihre Ameisen-Arbeit dem Ganzen, das sie nicht kennen, sie sind nur Werkzeuge, die in Bewegung gesetzt sind, weil sie bestehen wollen, sei es auch nur in finsteren, schmutzigen Hütten.

Diejenigen, welche gebildet werden sollten, das sind vor Allem bei uns die Besitzer, die Leiter dieser menschlichen Werkzeuge, es sind Diejenigen, welche auf das Geschick anderer Menschen Einfluß nehmen und von ihnen vollkommenere Arbeit fordern können, wenn sie selbst den Werth dieser höheren Leistung zu würdigen wissen. Mit Kenntnissen ausgerüstet, wären sie im Stande, die Arbeit auf anderen, gesünderen Grundlagen zu organisiren und ihre untergeordneten Diener anzuleiten, Höheres zu leisten.

Der Melker, ein blonder, handfester Mann von vielleicht 50 Jahren, der Leiter dieses Institutes, wurde angegangen, uns

hier in den Bauernhütten eine Unterkunft für die kommende Nacht zu gewähren. Das that er auch und wenn gleich die keineswegs reitzende Umgebung ein Nachtlager aufzusuchen einladet, so waren wir dennoch entschlossen, erst am künftigen Morgen den Rückweg anzutreten und den Tag zu weiteren Wanderungen zu benützen.

Nachdem wir hier geruht und endlich von dem Aufenthalte und der Umgebung gelangweilt waren, setzten wir uns wieder in Bewegung, um zum Moosboden zu gelangen, dem höchsten Bergkessel des Thales, aus welchem unmittelbar die Tauern-Berge sich erheben. Der Weg führt südwärts der Kapruner Ache entlang, welche man bald nach Erreichung einer Gruppe von Hütten, welche in einem Vorkessel stehen, überschreitet. Ein Weg zur Höhe führt zwar auch links durch eine Einsattlung hinan. Besser ist es aber und schöner, den Weg längs der Ache zu wählen. Ein Wasserfall zur Rechten, welcher über eine hohe Wand herabfällt, fesselt den Blick. Er kommt wahrscheinlich von den Gletschern des nahe an 10.000 Fuß hohen Hoheneiser und des eben so hohen Kitzstein, dessen östliche Felsenwände sich sehr steil herabsenken, der aber von hier aus die schöne pyramidale Form verliert und bei weitem nicht so dominirend aussieht, wie außerhalb des Thales gegen Zell am See. An den Wänden kann auch kein Schnee haften, um so mehr nimmt aber der Grieskogel und der Hoheneiser auf sich. Ebenso weiß und schneebedeckt sind der Johannesberg und die Glocknerin, während auch das Wiesbachhorn von seiner schönen Form verliert. Von der hohen Tenne sieht man etwas mehr, sie bildet mit den Wiesbachhörnern jedenfalls eine majestätische Gruppe, mit Gletschern, Schluchten, Einrissen und Geröll-Lagern von großer Ausdehnung.

Der Weg, den man zwischen Steinen, Matten und Bächen hinangeht, ist, zumal in der Sonne, etwas beschwerlich, gleichwol bemerkt man dies wenig, weil man mit den Wasserfällen und Windungen der Ache und mit der ganzen Scenerie, die sich nach allen Seiten entwickelt, beschäftigt ist, vielfach stehen bleibt und unwillkürlich ausruht. Endlich senkt sich etwas der Pfad entlang der Ache und man hat diese letzte Hochebene erreicht, welche zumeist von Ost nach West sich ausdehnt. Im Westen ist eine bedeutende Moräne, von welcher die Wasser der Kapruner Ache ihren Ursprung nehmen. Sie wendet sich wie ein breiter Strom vom Süden

kommend in einem großen Bogen dem Thale zu. Die mächtigen Karlinger Gletscher, welche oberhalb derselben gelagert sind, beherrschen die Einsenkung, und reichen vom Hoheneiser und Grieskogel zur Glocknerin, zum Johannesberg und weiter zum Wiesbachhorn, stehen überdies mit dem Fuscherkees in Verbindung.

Andere Schneeberge, z. B. der hohe Riffel, steigen unmittelbar aus dem von hier aus sichtbaren Theile des Karlinger Gletschers heraus und tragen zu dessen Bildung das Ihrige bei.

Tüchtige Bergsteiger können von hier aus bis in die Fehrleiten oder nach Stubach wandern, es soll jedoch diese Unternehmung ziemlich gefahrvoll sein und jedenfalls geübte und ausdauernde Kräfte erheischen.

Die Lawinen bringen mit jedem Frühlinge mächtige Blöcke von den sonst kaum erreichbaren Gipfeln der Berge, sie erzählen von der Structur derselben und lassen einen Einblick in den Vorgang thun, welchen die Natur in der Gesteinsbildung befolgt.

Was sich besonders dem Laien als Frage aufwirft, was seine Phantasie am meisten beschäftigt, ist sich klar zu machen, wie diese Massen, welche das Gerippe des europäischen Kontinents kennzeichnen, wie diese Gebilde entstanden sein mögen. Ehemals sprach man von einem heißflüßigen Erdkerne, welcher wahrscheinlich durch Kompression auf einer Seite, an der andern sich nach der Erdoberfläche ergoß. Man dachte sich gewaltige Massen flüssigen Gesteins, die Erdkruste sprengend und allmählig über dieselbe sich erhebend unter dem Drucke elastischer Dämpfe, welcher fortwirkt, theils in kurzen, theils in sehr langen Zeiträumen. Man verband damit die Erscheinungen, welche wir heutzutage beobachten, die feuerspeienden Berge, Erdbeben, Erhebungen ganzer Länder oder momentane Bildung von Inseln durch aufgethürmten Lava-Erguß, über welchem neue Lava sich abkühlte. Die amerikanischen Vulkane haben unter unseren Augen große Strecken Landes völlig verändert und es zeigen uns mächtige Lavaströme unverkennbar, daß ein großer Theil des Landes seine Formation nur solchen großartigen Erscheinungen verdankt, die ganzen Völkern oder einzelnen Gebieten verderblich gewesen. Aber auch Europa hat ähnliche Erscheinungen, wenn auch in kleinerem Maßstabe, aufzuweisen. Erdbeben erschüttern hier und dort während solcher Erscheinungen in bestimmten Richtungen ganze Landstriche, Spalten öffnen sich und aus ihnen dringen schwefelige Dünste und brennende Gase.

Inseln entstehen unter unseren Augen, Feuersäulen entsteigen den Vulkanen, Lavaströme wälzen sich herab und zerstören Leben und Eigenthum.

Auf der anderen Seite beobachten wir die langsame Hebung ganzer Küstenländer aus dem Meere, oder deren ebenso langsames Versinken in dasselbe.

Wird die Wissenschaft die heißflüssigen Theile des inneren Erdkörpers, die uns sichtbar zu Tage treten, so ganz localisiren und momentanen Spannungen, örtlichen Pressungen zuschreiben können, wird sie für die innere Erdwärme andere Ursachen geltend machen, als den heißflüssigen Erdkern? Möglich wohl, aber im Volke und bei jenen Menschen, welche Zeugen solcher Umwälzungen der Erdoberfläche sind, werden wissenschaftliche Erklärungen unzulänglich bleiben, welche so ganz im Widerspruche mit den handgreiflichsten Erscheinungen der Oberwelt stehen. — Man leitete unter dem Eindrucke und Einfluße solcher Phänomene die Gestalt der Erde von einem flüssigen Zustande ab, der in Folge der Rotation eine Abplattung der Erde bedingte, welche allen rotirenden, mehr oder weniger flüssigen Körpern eigen und auf allen Planeten erkennbar ist. Man mag darin vielleicht zu weit gegangen sein, denn diese Abplattung kann auch dort, wo, wie auf der Erde, das Meer den größeren Theil der Oberfläche bedeckt, durch seine Einwirkung hervorgebracht worden sein. Diese Möglichkeit ist aber noch kein Beweis, ebensowenig als die Abplattung der Beweis dafür ist, daß die Erde ehemals ganz und gar aus flüssigen Materien bestand. Gleichwol hat die erstere Erklärung noch gar wenig Thatsachen für sich. Die Tieflothungen im Meere, welche sie unterstützen sollen, scheinen allerdings darauf hinzudeuten, daß die Tiefen des Oceans am Aequator größer seien, als in höheren Breiten, daß also der Meeresboden, die feste Erdkruste, keineswegs so abgeplattet ist, wie die wässerige Umhüllung. Aber diese Tieflothungen sind vorerst nur in der Richtung des Telegraphen-Kabels zwischen England und Amerika ziemlich zuverlässig, und im atlantischen Ocean etwas häufiger ausgeführt. Im großen und im indischen Ocean und gegen den Südpol zu aber in so geringer Zahl, daß daraus unmöglich ein Beweis oder eine Grundlage zu einem solchen abgeleitet werden kann. Strömungen und andere Ursachen sind andererseits bis jetzt genaueren Tiefmessungen überhaupt hinderlich und machen sie am Aequator geradezu

problematisch, also eben dort, wo sie das meiste Interesse zur Lösung der Frage darbieten würden.

Gewiß ist, daß man den ausgleichenden Kräften des Wassers früher zu wenig, jetzt zu viel Gewicht beigelegt, daß die Menschen hier wie überall zwischen Extremen sich bewegen und daß lange Zeit und viele Erfahrungen erforderlich sein werden, um diese Extreme einander zu nähern und den beiden großen Urkräften jenen Antheil an der Bildung der Erde zuzumessen, der ihnen gebührt.

Die Erde, wie sie ist, steht gewiß schon lange da. Wie sie ist, nein, wie sie dem flüchtigen Beobachter scheint, denn jeder Augenblick bringt Veränderungen, die, wie das Wasser zersetzend und neubildend, jedenfalls ausgleichend wirken oder wie das Feuer oder wenn man will, eine große Wärme dieses Gleichgewicht ewig stören. Die chemische Wirkung der Erdarten, Salze und Gesteine unter dem Einfluß von Wasser und Wärme und des Druckes ändern die Außenseite, zerstören auf einer Seite, bilden auf der andern, und ein Blick nur in diese Thäler, insbesondere hier in den Tauern, wo gneißartige Gesteine, Quarzkrystalle, Serpentin, Feldspath u. s. f. im Gemenge mit einer großen Anzahl mineralischer Stoffe dem Auge sich darbieten, kann wohl den Beweis der ewigen Umgestaltung leichter als irgendwo liefern. Die hohen Berge senden uns mit dem Schnee und nachdem sie dem Froste ausgesetzt gewesen, von ihren Höhen solche Maßen an Gesteinen, daß einerseits ihre Höhe sich erniedrigen, andererseits die Thäler sich erheben müssen. Um sich einen Begriff zu machen von der zerstörenden Kraft des Wassers und des Frostes, besteige man einen höheren Berg, wie z. B. den 8750 Fuß hohen Schwarzkopf bei Bad Fusch. Die durcheinander liegenden Mengen von Steinen aller Farben und Härtegraden geben dem Gipfel dieses Berges ein schuttähnliches Aussehen, als lägen hier die Trümmer von riesigen Palästen, als hätten Götter, Lapithen und Giganten ihre Kämpfe hier durchgekämpft. Aber selbst die Kessel und Schluchten dieser Berge, die Thäler und Bäche, welches Wirrsal von Steinen haben sie nicht aufzuweisen. — Welche Kraft die Wasser üben, welche Zerreibung die Gletscher auf ihre Unterlagen vollführen, das zeigt uns der staubähnliche Sand, welcher sich an stillen Buchten absetzt.

Wer nur mit einiger Aufmerksamkeit reist, der kann in vielen Thälern gewahr werden, wie nicht selten die hoch am Berge ein-

geſchnittene Straße auf Geröllsſand gebaut iſt, während der Fluß im Thale einige hundert Fuß tiefer liegt. Die Schichten dieſer Geröllsmaßen liegen aber der Länge nach längs des Fluſſes und man denkt unwillkürlich daran, daß das Thal einſt höher gelegen ſein müſſe, denn es iſt wohl nicht denkbar, daß überall, wo Flüſſe in engeren Thälern fließen, Hebungen der Ufer ſtattgefunden haben, welche den Fluß und ſein Thal unberührt ließen. War aber einſt das Thal nur eine tiefere Einſenkung und ſammelten ſich hier die Wäſſer, ſo mußten ſie den Boden der Einſenkung oder Mulde auflockern, nach tieferen Gegenden abfließen, die Einſenkungen vertiefen und endlich die Thalbildung fördern. Denn auf eine beſtimmte Tiefe gelangt, hat der Fluß den größeren Fall verloren; die Zuflüſſe bringen fortwährend feſtes Material mit ſich und füllen wieder aus, was früher ausgewaſchen wurde. Das Thal hebt ſich demgemäß, wird enger und kürzer, bis wieder die Wäſſer einen ſolchen Fall erhalten, um fortzureißen ſtatt anzuſchwemmen, wodurch abermals eine Vertiefung zu Stande kommt. So verändert ſich in großen Perioden die Geſtaltung der Oberfläche eines Thales in ewigen Schwankungen, die ſich in Tauſenden von Jahren wiederholen, gleich Pendelſchwingungen, geleitet von den ewigen Geſetzen der Natur und ihres Schöpfers.

Auf der anderen Seite iſt die Arbeit der Gletſcher eine ſo große, daß der Menſch in Zeit und Ausmaß ſeiner eigenen Kraft gar winzig daſteht, daß er ſeine phyſiſchen Verhältniſſe vergeſſen muß, um im Geiſte ſich den Rieſen gewachſen zu fühlen, welche die ewigen Werkzeuge der Natur ſind, in ihrem Wachsthume, in ihrer Abnahme, in ihren Bewegungen, in ihrem Leben überhaupt.

Der Sonnenaufgang entſchädigte uns für die ſchlecht zugebrachte Nacht und nun ging's friſch vorwärts gegen den Ausgang des Thales. Gleich wechſelnden Decorationen entwickelten ſich wieder in umgekehrter Ordnung die ſchönen Bilder, die wir im Herabſteigen genoſſen. Der Weg erſchien uns noch anmuthiger, weil leichter und weil die Sonne mittlerweile mehr und mehr die Gegend beleuchtete.

Wir kletterten hinan gegen die Schlucht in Oſten bis zum Schnee der Lawine, welche bisher den Sonnenſtrahlen Widerſtand geleiſtet. Das Gewirre von Steinen, die zumeiſt mit kleinen Criſtallen beſetzt ſind, die großen Geſteinsblöcke, welche weit und breit umherliegen, die Baumſtämme, Wurzeln und die Erde, welche

über der Lawine und über den Matten gelagert ist — dies alles bietet ein lebendiges Bild der grausen Verwüstung, die jeder kommende Frühling hier anrichtet, wenn die wärmere Luft die Winterketten löst, welche die Wässer und den Schnee an die Höhen binden.

Schon jetzt im Spätsommer, wo der meiste Schnee, der herabzufallen bestimmt ist, bereits dem Thale zugeführt worden, stürzen sich in den oberen Theilen des Wiesbachhornes Lawinen nach tieferen Einsenkungen herab mit einem lang andauernden Donner. Sie sind aber alle zu hoch, als daß man mehr erblicken könnte als Staubwolken von Schnee.

Um 11 Uhr waren wir wieder beim Käsekeller, fanden den bestellten Einspänner und gelangten nunmehr rascher vorwärts gegen Kaprun, das wir um Mittag erreichten.

Aus dem Glocknergebiet.

Am 25. Juli 1868 gingen meine Frau und ich nach der Ferleiten, übernachteten daselbst und fuhren am 26. schon um 2 Uhr Morgens bis zum Fuße der Trauner Alpe. Wir stiegen nun, von zwei guten Führern begleitet, bis zu derselben, waren um 4 Uhr Morgens dort und setzten unseren Marsch gegen die Pfandelscharte fort. Die Aussicht von der Trauner Alpe, welche sonst so lohnend ist, war zu so früher Morgenstunde tonlos, da jede schärfere Beleuchtung fehlte. Blaß und grau lagen vor uns die Gletscher, welche bis zum Käserthale reichen, und die Wasserfälle sahen wie weißgemalte Streifen auf der dunkeln Felswand aus, ohne Leben, ohne Bewegung.

Der Weg war mühsam und steil, besonders in der Nähe des Gletschers der Pfandelscharte, den wir überschreiten sollten.

Um 4½ Uhr belebten die ersten Sonnenstrahlen die Höhen, von welchen wir nunmehr nur das Wiesbachhorn und die hohe Tenn sahen, da wir an der Wand in der Fronte des Fuscher Eiskahrs und Sini Beleck (Sonnenblick) hinaufklommen und nach oben zu keine Aussicht hatten. Auch das Käserthal war gedeckt durch die vorspringenden Ausläufer des letzteren Berges. Hingegen konnte man die mehr und mehr im Lichte der Sonne hervortretenden Gebirge im Norden mit den scharfen Umrissen erkennen. Der Hundstod, der Watzmann, die Schönfeldspitze mit dem steinernen Mann und die übergossene Alm zeichneten sich in röthlicher Färbung vom azurblauen Himmel scharf ab.

Um 6½ Uhr langten wir bei den ersten Schneefeldern von geringer Ausdehnung an, welche vor dem Gletscher liegen und zwar an der östlichen Seite desselben. Hier schnallten wir unsere Steigeisen an, rasteten eine halbe Stunde und wanderten zuerst auf dem blosgelegten schmutzigen Eise, dann auf dem Schnee, der es bedeckte. Die Ebene, auf welcher man hinangeht, ist eine ziemlich geneigte und man bedarf eines festen Schrittes und Trittes, besonders dann, wenn, wie es bei uns der Fall, die Sonne den Schnee noch nicht lockerer gemacht und man auf einer harten Eisdecke einherwandert. Die Unebenheiten der Oberfläche sind indessen immerhin so bedeutend, um genügende Anhaltspunkte zu bieten.

Einige Minuten vor 8 Uhr waren wir auf der Höhe der Scharte 8300 Fuß über dem Meere.

Die Luft war rein und milde, der Himmel wolkenlos, wir athmeten leicht und ein angenehmes Gefühl durchdrang den ganzen Organismus. Aber die Aussicht ist keine sehr lohnende, denn zu beiden Seiten der Scharte erheben sich die Berge und man kann nur nach Norden hin die Berge und über einander ansteigenden Höhenzüge betrachten, welche zwischen dem Fuscher Thale und den in schönen Linien sich abhebenden Kalkstein-Formationen des Hintergrundes sich einschieben.

Von den Loferer Steinbergen bis zur übergossenen Alm erheben sich mächtige Spitzen oder Massengestaltungen, Schnee und Gletscher glänzen dazwischen und die Töne sind zumal in den Morgenstunden durch die aufsteigenden leichten Nebel, so milde, so weich und dennoch so bestimmt in der Farbe, daß der Blick gerne auf ihnen ruht und wohlthuende Empfindungen wach ruft. Nach Süden zu sieht man die Spitze des Großglockners, sonst aber keine merkwürdigen Berge.

Wir blieben da nur kurze Zeit und waren um 8½ Uhr schon auf dem Wege, um zur Pasterze zu gelangen. Man geht eine mächtige Schneestufe steil abwärts und befindet sich bald, nach rechts sich wendend, auf einem Vorgebirge gegen einen Bergkessel, der von steil abfallenden Felsen gebildet, ringsum durch Wasserfälle belebt wird, zur Linken dehnen sich hingegen größere Schneefelder und die Gletscher der angrenzenden Berge aus. — Wir überschritten noch ein beschränktes Schneefeld, nahmen unsere Steigeisen ab und gingen rasch dem Thalboden des Bergkessels zu, welcher von den herabfallenden Wässern und den von ihnen mitgebrachten Erde- und Steintheilen gebildet ist. Als wir eben einen Hügel quer überschritten, entdeckten wir zu unseren Füßen Edelweiß, das wir endlich so glücklich waren selbst pflücken zu können. Ueberhaupt waren die Matten, so weit kein Schnee darauf lag, übersäet von Blumen, eine wahre Blumenflur in den herrlichsten Farben prangend.

Ein Wasserfall, welcher zu unserer Linken von den Gletschern am südlichen Abhange der Pfandelscharte stammt, zog unsere Aufmerksamkeit auf sich, denn er fällt in schönen Windungen und anmuthigen Sprüngen wasserreich zum Thale. Einen schönen Anblick bietet der Sini Beleck, dessen steil an dieser Seite abfallenden Wände den größeren Theil des Kessels umgeben. Im

Thale selbst muß man mehrere Bäche, die hier zusammenfließen, überschreiten, um auf die andere, westliche Seite zu gelangen, wo man wieder zwischen Steinen, dann auf blumenüberdeckten Matten aufsteigt. Der Weg wird gut und es sind deutlich die Spuren der Ursachen zu finden, welchen dieser Pfad seinen Ursprung verdankt, da er zu dem Platze führt, wo Kaiser Franz Josef vor mehreren Jahren ging, um die Pasterze zu übersehen. Man steigt ziemlich lange aufwärts, bis man endlich den Großglockner und die Pasterze erblickt. Dann geht der Weg so ziemlich horizontal und sich etwas senkend längs den steil abfallenden Bergabhängen. An zwei Stellen ist derselbe von Lawinen abgetragen worden und man muß sie mit großer Vorsicht überschreiten, denn es genügt nicht, schwindelfrei zu sein, sondern man muß seines Fußeinsatzes auf der sehr schiefen, lockeren Ebene gewiß sein. — Ein Fehltritt hätte hier unmittelbar den Tod zur Folge, da die Felsen jäh abfallen und etwa 200 Fuß tief das zackige Eis der Pasterze einen herabstürzenden Körper eben nicht sanft aufnehmen würde.

Um 11 Uhr waren wir auf der Franz Josef-Höhe, von der man das ganze Thal, in welchem sich der Pasterzen-Gletscher eingelagert hat, übersehen kann. Vor dem Beobachter steigen im Süden der Großglockner, dann die Rippel- und Schneewände auf, im Westen ist der schneebedeckte, blendende Johannesberg, umgeben von Gletschern und Schneefeldern, welche die Pasterze abschließen. Das ganze ist höchst interessant und sehenswürdig, malerisch ist es nicht. Die Pasterze liegt tief unten, dem Glockner und die anderen Berge sind zu nahe und aus dem Gletscher entsteigend, der schon fast 8000 Fuß Höhe hat, nur mehr über 4000 Fuß höher, daher nicht mächtig einwirkend, obschon die Umrisse der Berggruppe des Glockners zu den schönsten gehören.

Nachdem wir unser Mahl eingenommen und uns etwas ausgeruht und gestärkt hatten, gingen wir um 12½ Uhr Mittags den nicht sehr schönen Weg zurück bis zur Wallnerhütte; überschritten den mittlerweile mächtig angeschwollenen, aus dem Schaffelloch kommenden Bach und stiegen zur Elisabethruhe, wo wir um 1¼ Uhr ankamen. — Nachdem wir hier abermals geruht und die Gegend dieses von der Pfandelscharte und vom Schaffelloch sich herabsenkenden Thales betrachtet, gingen wir auf dem herrlichen Wege nach Heiligenblut weiter. Hier erst erschließt sich die ganze Pracht des Glockners und der nunmehr in ihrem

Auslaufe sichtbaren Pasterze, hier bleibt man unwillkürlich stehen, um immer wieder nach dem Riesen dieser Alpengegend und der großartigen Umrahmung desselben zu schauen. Die Pasterze, in ihrem Haupttheile in mächtigen, blauweißen, hohen Klippen zerklüftet, senkt sich herab und bildet einen reizenden Untergrund, umgeben von den blumigen, grünen Matten dieses Alpengebietes. Ueber Alles wölbte sich ein reiner, tiefblauer Himmel in seiner ganzen Herrlichkeit und Größe. Und immer wieder wechselt das Bild, zu dem neue Zier hinzutritt, denn man geht steilen Felsenwänden entgegen, dort und da von Bäumen überragt. Endlich wendet man sich nach links in ein reizendes Schluchtthal, das tief unten die aus der Pasterze kommende, rauschende, tobende Mölt zwischen Felsen einschließt, wo sich Lawinen eingebettet, welche von dem wildem Bache durchbohrt sind und gleich Tunneln denselben überwölben. Leider ist man auf diesem Wege stets gezwungen, sich umzuwenden, um die ganze Pracht der Gegend, den Großglockner und seine Umgebung zu überschauen. Viel genußreicher muß es sein, diesen Weg von Heiligenblut aus bergan zu machen, um dann gesättigt von den Naturschönheiten, die sich in wirklich großartiger Weise vor dem Beschauer entwickeln, endlich die Franz Josef-Höhe zu erreichen, wo man zu dem genossenen Entzücken das Interesse des Merkwürdigen hinzufügt.

Auch auf diesem Wege rauschen Wasserfälle von beiden Seiten des Möllthales herab, worunter besonders der Leiterfall sehenswürdig ist. Man wandert schon im Grünen, umgeben von den prächtigsten Lärchenbäumen, deren Krümmungen, Verästungen und Gruppen in Mitte der felsigen Berge, der rauschenden Wasserfälle und einer duftenden Alpenluft, den Kunstsinn wecken und den Menschen, so klein er ist, zur Höhe des Schönen und Herrlichen erheben. Es ist wunderbar, welchen Eindruck, welche Gefühle der Wechsel der Farbe, des Lichtes, die Gruppirungen dieser Erdgebilde in der menschlichen Brust hervorrufen; man löst sich los vom Stofflichen, um das Stoffliche und das daraus entkeimende Leben zu bewundern, man schaut ins Antlitz Gottes und seiner Schöpfungen und freut sich, dieser Erde und dem Himmel über ihr anzugehören. Es ist unmöglich, das Wesen dieser Gefühle und Empfindungen zu beschreiben, sie schleichen sich allmälig ins Herz, erfüllen den ganzen Menschen, der durch die

Sinne genießt, was seinen Verstand und seinen Geist zu höherem Auffassen und zu überirdischem Leben leitet. Man ist glücklich, aber auch nur dann ganz befriedigt, wenn man einem seelenverwandten Wesen das mittheilen darf, was unvollkommen ausgedrückt, vollkommen übergeht in die andere gleichgestimmte Empfindung.

So wanderten wir und ruhten, und wanderten wieder im Anschauen und in der Mittheilung des Einzelnen verloren. Erst der steil gegen das Thal von Heiligenblut sich senkende Weg erinnerte uns ein wenig an das Menschliche unseres Seins und allmälig sehnten wir uns nach dem Gasthause und nach einer physischen Ruhe. Der Möllbach war dort und da ausgetreten, wir mußten Umwege machen und gelangten spät erst nach 4 Uhr Nachmittags nach Heiligenblut.

Um 3 Uhr Morgens wurden wir wieder geweckt und nach 4¼ Uhr bestiegen wir die bestellten Pferde und ritten den Berg auf einem Anfangs steilen und steinigen Wege hinan. Dort und da war es gar nicht möglich zu reiten, ohne sich der Gefahr auszusetzen, daß das Pferd auf den Felsen und Steinen falle.

Später gestaltete sich der Weg besser, wir ritten über Matten, zwischen Baumgruppen und die Aussicht auf den Großglockner und auf das ganze Thal der Möll entwickelte immer größere Reize.

Schon der Aufgang der Sonne hatte uns bald nach unserer Abreise in gehobene Stimmung versetzt und die hohen Berge, den Glockner voran, mit rosigem Lichte umgeben. Später aber als sie alle hell beleuchtet waren, als die Gegend sich bestimmter zeichnete und die Schatten und Lichter dem ganzen Bilde Leben verliehen, da waren wir wieder freudig gestimmt und ritten gerne auf dem in vielen Windungen sich schlängelnden reizenden Wege. — Allmählig verschwanden aber die Bäume unserer Umgebung, die Matten wurden dürftiger und wieder befanden wir uns zwischen zerklüfteten Felsen und schieferigem Gerölle.

Nach einem Ritte von etwa 3½ Stunden stiegen wir ab und entließen die Pferde. — Noch waren wir nicht auf der Höhe; ein steiler Pfad oder vielmehr ein Wirrsal von Pfaden im Gerölle führte uns indessen an einem kleinen Schneefelde vorüber in etwa 20 Minuten aufs Hochthor. Hier konnte nun unser

Auge frei über die Thäler und Berge ſtreifen, die ſowohl nach der einen, wie nach der anderen Seite dieſe ſchöne Alpengegend kennzeichnen. Nach Kärnten zu ſtiegen ſchwarze Berge gegen den blauen Himmel, in mannigfaltigen Zacken und Spitzen, und umrahmten das Bild, das um ſo ſchöner wurde, als die Schatten herumirrender Haufenwolken ihren Weg über dieſe ſehr unebene Oberfläche der Erde nahmen. Nach Norden hin lag vor uns in nächſter Nähe ein anderes Bild. Einem rieſigen Krater ähnlich dehnte ſich unter unſeren Füſſen ein unebenes Hochthal aus, mit Steinen aller Größe und Farbe und theilweiſe mit Schneefeldern bedeckt, ein wahres Bild des Elends und der Zerſtörung. Nach vorne hin ſenkte ſich dieſes Thal ins grüne, lachende Rauris-thal, begrenzt von den hohen Bergen dieſer Gegend, die ſehr magere Goldſchätze zwiſchen Eis und Schnee in den hohen Wolkenregionen bergen.

Vor uns erhob ſich ſeines Namens würdig der Schwarz-kopf über die Begleiter dieſer Berggruppe, welche ſich von der Tauernkette abzweigt und das Rauris-thal vom Fuſcher Thal ſcheidet. — Wir kennen dieſen Schwarzkopf mit ſeiner verwitterten Spitze genauer, wir waren erſt vor wenigen Tagen dort oben auf dieſem ſchönſten Punkt der Fuſcher Gegend, von welchem die vollſtändigſte Rundſicht die große Mühe lohnt, welche die Be-ſteigung dieſes 8750 Fuß hohen Berges verurſacht. Um ihn herum erheben ſich andere, wenn auch nicht ſo hohe Felſenſpitzen ebenſo zerklüftet, ebenſo loſe zuſammengekittet, wie die meiſten Berge dieſer Gneisgegend, von welchen mit jedem Frühlinge Schnee- und Steinlawinen herabrollen und die Hochthäler ſo wunderbar öde geſtalten, ſo ſehr mit den Bruchſtücken ihrer Wände und Gipfel anfüllen. Tobende und ſtürzende Wäſſer tragen dann das Ihrige bei, dieſe Steingemenge anfänglich in großen, dann in kleineren Stücken, endlich als Sand und Schlamm den Tief-thälern und den Flüſſen zuzuführen, in welche ſie ſich ergießen. Das iſt die ewige Arbeit des Waſſers auf Erden, die zerſtört und aufbaut, bindet und löst und die Oberfläche der Erde im Laufe der Zeiten verändert. Ihr Gehilfe und Beherrſcher iſt die Temperatur, welche das Waſſer entweder zu Dünſten verflüchtiget, damit ſie weit von ſeiner Heimat entführt werden, oder zu Eis und Schnee geſtaltet, welche das Zerſtörungs- oder vielmehr Fortbildungswerk an der Oberfläche ſichtbarer vollenden.

Die Oſtalpen ſind in dieſer letzteren Beziehung größeren Aenderungen in ihrer Geſtaltung unterworfen, weil das Geſtein ein ſchieferiges, loſes, verwitterndes iſt. Die Feuchtigkeit dringt leichter in die Fugen zwiſchen den Schichten, friert dort zu Eis, welches eines größeren Raumes bedarf und allmählig größere Spaltungen veranlaßt. Kommt Thauwetter, ſo ſchmilzt das Eis und die früher durch dasſelbe von einander getriebenen aber doch zuſammen gehaltenen Theile, haben keinen Halt mehr und fallen in die Tiefe, die ſich allmählig auch mit Hilfe der herabfallenden Lawinen und Wäſſer zu einem Hochthale ausbildet. Dieſem gegenüber verringern ſich die Berghöhen, die Wäſſer vollenden träger ihren Lauf, der Schnee ſchmilzt ſchwerer und endlich lagert ſich ein Gletſcher hin, welcher mächtige und zahlreiche Waſſerfälle ins fernere Tiefthal ſendet. Der Gletſcher ſelbſt ſchreitet vor und ſenkt ſich allmählig tiefer ein, bis er verſchwindet, ſich ein Hochſee bildet oder reißende Bäche ſich immer tiefer einfurchen, bis wieder deren Anfüllung vor ſich geht. Von dieſen Veränderungen gibt uns der zu unſerer Linken über 9000 Fuß ſich erhebende Brennkogel, welcher die weſtliche Wand dieſes großen Kraters bildet, den beſten Beweis. Dieſer ſchöne Berg iſt ſo zu ſagen der Mittelpunkt, um welchen wir unſere Reiſe machten. Er bietet von der Seite der Pfandelſcharte aus geſehen ein anderes Bild dar, denn von dort erhebt er ſich unter ſcheinbar gleichmäßiger Neigung zu ſeiner Höhe und in der Einſenkung zwiſchen ihm und dem Glockner liegen Gletſcher und Schneefelder die theilweiſe ſeine Spitze erreichen. Anders iſt es hier.

Die Wäſſer haben den regelmäßigen Fall des Berges ins Thal zerſtört, der halbe Berg iſt allmählig herabgeſtürzt und hat zur Bildung dieſes Hochthales beigetragen. Nahezu ſenkrecht ſind nun ſeine Wände und er legt uns frei von Schnee und Eis ſeinen ganzen inneren Bau blos, wir ſehen ſeine Eingeweide. Der größte Theil iſt von grünlicher Farbe, von Serpentin durchzogen, nur an der Spitze und an der Baſis im Thale iſt grauröthliches Geſtein ſichtbar. Er enthält auch goldführende Gänge von geringer Bedeutung. Die Bergſtürze haben im Thale große Steinhügel gebildet, welche überſchritten werden müſſen, unter ihnen liegen ſo manche unglückliche Wanderer, die im Winter oder Frühjahre hier zu reiſen gezwungen ſind. Auch eine ganze Pro-

ceſſion andächtiger Menſchen wurde unweit des ſogenannten Mitterthörls hier verſchüttet.

Gleiche Bergſtürze und abfallendes Gerölle füllen allmählig das Hochthal auch von der Seite des Heiligenbluter-Tauerns, an welchen ſich im Oſten die hochgelegenen ausgedehnten Weißenbacher Gletſcher anſchließen. Die Wanderung durch dieſes Thal, deſſen erſter Theil mit vollem Rechte der Elendboden heißt, iſt, wenn man vom Hochthor kommt, nicht ſehr beſchwerlich und man gelangt bequem in weniger als zwei Stunden zur Fuſcher Lache, wo wieder Vieh weidet und an den gegen Mittag liegenden Abhängen die grünen Matten ſichtbar werden.

An der Fuſcher Lache nahmen wir unſer Frühſtück ein und ſtiegen dann etwa eine halbe Stunde bis zum Fuſcher Thörl hinan, zwiſchen Stein und Gras und Gerölle. Mit einem Male ſteht man oben vor einem Bilde, das ſo ſchön, ſo prachtvoll und großartig iſt, daß ich mich nicht erinnere, Aehnliches jemals geſehen zu haben. Da ſchaut wieder der Großglockner mit ſeiner ſchönen Spitze hervor. An ihn reihet ſich im Vordergrunde der Sini Beleck, dann der Fuſcher Eiskahr, die Gletſcher oberhalb des Käferthales, die ſchön geformte, einem hohen Dache ähnliche hohe Docke, die Glocknerin, das Wiesbachhorn, die hohe Tenne, im Halbkreiſe umher, beleuchtet von einer herrlichen Sonne, hellblinkend und ätheriſch daſtehend. — Die ſcharfen Umriſſe dieſer Berge legen ſich ſo bezaubernd auf den blauen Himmel, daß man ſich von dem Bilde nicht trennen kann. Leider nahmen wir unſer Frühſtück an der Fuſcher Lache, in einem öden Loche des Gebirges, weil wir nicht ahnten, was hier zu genießen iſt, und die Führer keinen Sinn dafür haben.

Wir waren ſo glücklich, einen ſchönen Tag gefunden zu haben, der dieſe Schlußſcene unſeres Ausfluges verherrlichte. — Wohl iſt die Ausſicht auch von den weiter unten liegenden Petersbrunnen ſchön, aber dieſen Reiz hat ſie nicht mehr. Später wird der Weg, welcher in den erſten zwei Stunden mühſam durch ſparſame Matten auf zerbröckeltem Geſteine führt, wieder ſchön. Zuerſt zeigt ſich Zwergholz, welches ſpäter durch ſchöne Lärchenbäume zuerſt ſparſam, dann häufiger erſetzt wird. Dann kommen Fichten, welche reichlichen Schatten ſpenden und uns oft zum Ausruhen einluden, was wir auch gerne thaten. Denn es war ſchwül und warm. Die Luft ſchien ſich zu einem Gewitter vor-

zubereiten und wir waren müde von dem fortwährenden Bergabsteigen.

Auch waren die zwiſchen den Bäumen durchbrechende Gegend, die Gletſcher, die ſchneebedeckten Berge in Mitte des dunklen Grünes der Fichten ſo ſchön, daß man gerne hindurch ſah auf das prächtige Bild.

Weiter nach unten treten einige Ahorne auf und bald iſt man im Thale und nach ¾ Stunden in der Fehrleiten, wo wir gegen 4½ Uhr Nachmittags ankamen.

Aus Sicilien.*)

(1873.)

I.

Zwölf Jahre sind verflossen, seit ich Palermo zuletzt gesehen; damals gährte es im Volke. Man erwartete Garibaldi, welcher am 12. Mai 1860 in Marsala gelandet war; in demselben Marsa-Ali — Hafen des Ali — den die Araber im Anfange des 9. Jahrhunderts neben jenem südlicheren von Mazara zum Ausgangspunkte der Eroberung Siciliens gemacht hatten. Während aber die Araber, trotz der Schwäche und des Verfalles des griechischen Siciliens, erst nach jahrelangen Kämpfen Palermo im September 831 mit Mühe eroberten, nachdem dessen Bevölkerung von 70.000 Seelen auf 3000 herabgeschmolzen war, konnte Garibaldi, getragen von nationalen Sympathien, schon am 27. Mai nach einem kurzen Gefechte den Oreto überschreiten und in die Hauptstadt Siciliens einziehen. Einige Truppen-Abtheilungen suchten zwar im Innern der Stadt an einzelnen Punkten Widerstand zu leisten; aber General Lanza, der neapolitanische Gouverneur, hatte dafür gesorgt, daß der Kampf sich nicht nachhaltiger gestaltete. Er hielt nämlich zum Schutze seiner ohnehin nicht gefährdeten Person eine kleine Armee von 16.000 Mann für nöthig, und ließ diese in der Nähe des königlichen Schlosses lagern, ohne daß sie sich am Gefecht betheiligen durfte, obwohl sie mehr als genügt hätte, Garibaldi und seine Schaaren vom sicilischen Boden wegzufegen.

Schon am 1. Juni wurden nach vorangegangenem Waffenstillstand sämmtliche Cassen und die Bank von Sicilien von königlichen Beamten ordnungsmäßig an Garibaldi übergeben, und am 8. Juni begann die Einschiffung und der Abzug der Truppen des Königs nach Neapel, zugleich auch die Flucht derjenigen Beamten, welche, wie Maniscalco, der gefürchtete Polizei-Chef Siciliens, beim Volke mißliebig waren. Lanza hütete sich dagegen nach Neapel zu fahren, denn ihm hatte es Piemont vorzugsweise zu danken, daß es mit diesem Anfang Italien werden konnte.

In wenigen Tagen war die Komödie abgespielt, leider nicht ohne Opfer zu verlangen, weil der Verrath nicht offenkundig

*) Aus der „Allgem. Zeitung".

gemacht werden konnte. Uebrigens erfreute ſich die ganze Bewegung nicht nur der Unterſtützung Piemonts, ſondern auch der ausgeſprochenſten Sympathie Englands, welches zu jener Zeit durch ein mächtiges Geſchwader bei Palermo vertreten war. Deſſen Befehlshaber empfieng Garibaldi mit den Ehren eines Armee-Commandanten am Bord, und kam ihm in jeder möglichen Weiſe entgegen.

Eine der erſten Maßregeln Garibaldi's war unter andern die Abſchaffung der verhaßten Mehlſteuer, wodurch er ſich die größte Popularität im Volke erwarb. Die Freude darüber ſollte indeß nicht lange währen, denn nach Herſtellung des Königreichs Italien wurde dieſe läſtige Steuer nicht nur in Sicilien, ſondern im ganzen Lande wieder eingeführt. Neben derſelben lernten die Sicilier, welche im Punkte des Zahlens noch empfindlicher ſind, als die übrigen Italiener, eine neue Steuer kennen, welche alle Beſitzenden trifft: die Einkommenſteuer (Tassa sulla ricchezza mobile); daraus entſtand eine gegenwärtig nicht zu verkennende Unzufriedenheit in Sicilien, welche ſich in allen Schichten der Bevölkerung kund gibt, und die, wie es ſcheint, von clericaler Seite genährt wird.

Damit verbindet ſich der bei dem Sicilier wieder erwachende Wunſch nach einer Selbſtſtändigkeit der Inſel, welcher ſich zwar mit der Idee eines einheitlichen Italiens nicht verträgt, von der man jedoch glaubt, daß ſie verwirklicht werden könnte, ohne den Verband mit dem Feſtland allzuſehr zu lockern.

Man denkt dabei an einen Föderativſtaat, ohne ſich vor der Hand klar zu werden, wie, wann und in welcher Form ein ſolcher ins Leben treten könnte.

Auf der anderen Seite gibt es, insbeſondere unter den jüngeren Leuten und im Lehrkörper, viele Anhänger des einigen Italiens, und iſt ſonach Ausſicht vorhanden, daß, wenn keine äußeren Störungen hinzutreten, das großitalieniſche Element ſich allmälig ſtärken wird.

Die Maßregeln der Centralregierung laſſen indeß zur Erreichung dieſes Zieles noch viel zu wünſchen übrig, und die Unterlaſſungsſünden ſind ſo groß, daß es dringend geboten erſcheint, die Aufmerkſamkeit des Miniſteriums in Rom auf ein Land gerichtet zu ſehen, welches durch den Reichthum ſeiner Hilfsquellen eine große [illegible] in finanzieller und commerzieller

Beziehung für Italien gewinnen, welches aber auch seiner Lage nach am leichtesten verloren gehen könnte.

Die Steuerfrage ist diejenige, welche zuerst einer günstigen Lösung entgegengeführt werden muß. Viele der Besitzenden lassen kein Mittel unversucht, um sich der Zahlung der vom Gesetze bestimmten Steuern zu entziehen, und es ist nicht zu läugnen, daß die Steuern in zahlreichen Fällen drückend erscheinen und Unzufriedenheit erzeugen müssen, weil die Mittel des Erwerbs häufig zu der Höhe der Abgaben nicht im Verhältniß stehen. Die Regierung handelt richtig, wenn sie das Volk durch Steuern zur Arbeit und zu productiver Thätigkeit anzueifern sucht, aber sie kann ihren Zweck nur erreichen, wenn zugleich die Möglichkeit der freien und vollen Verwerthung der Kräfte und Hilfsquellen des Landes geboten wird. Was vor allem noth thut, ist eine größere Verbreitung der Elementarkenntnisse und des Wissens überhaupt, dann die Herstellung entsprechender Communicationen und die Sicherung des Lebens und Eigenthums.

Von diesen Forderungen scheint nur jene des Volksunterrichtes in Sicilien — vorläufig in den größeren Städten — einer Erfüllung entgegenzugehen. Aber die Verbreitung des Wissens ist für sich allein nicht geeignet, productiv in dem Maß und in der Art zu wirken, wie dies zur baldigen Hebung des volkswirthschaftlichen Lebens im Staat erforderlich ist. Sie kann vielmehr zur Einsicht führen, daß die Regierung den einzelnen Theilen des Landes nicht jene Würdigung schenkt, welche das Wissen zur Unterlage des Könnens macht.

In Italien, wo die municipalen und selbst die persönlichen Interessen noch immer in der Vordergrund treten, ist es mehr als anderwärts nothwendig darauf zu achten, daß der Unterricht nicht zu einer Waffe gegen die Einheit und Einigkeit des Volkes, daß derselbe vielmehr mit zur Grundlage der staatlichen Gestaltung werde.

Dies ist aber nur dann möglich, wenn die Sonderinteressen dem Staatsinteresse untergeordnet bleiben, wenn der Erwerb und die Thätigkeit der Menschen ihre volle Verwerthung in der Gemeinschaft, in der Berührung mit gleichartigen Factoren finden können.

Sicilien, vom Festland abgetrennt, dürfte, wenn es ohne entsprechende Communicationen mit demselben bleibt, nicht lange

mehr ſich eins mit dem übrigen Italien fühlen. Die politiſche Erregung, der nationale Enthuſiasmus haben ihre Zeit, und die Idee des einigen großen Italiens könnte leicht in einer nicht zu fernen Epoche in einem Lande verblaſſen, welches, wenn es auch das erſte geweſen, ſich für ein geeinigtes großes Vaterland zu erklären, eine von der italieniſchen verſchiedene eigene Geſchichte beſitzt. Letztere iſt reicher an Wechſelfällen als vielleicht die jedes anderen Landes in Europa, und ſie hat nicht blos zu einer eigenthümlichen Entwicklung von Sitten und Gewohnheiten geführt, ſondern ſogar eine eigene Volksrace hervorgebracht und der Inſel eine beſondere Stellung im Mittelmeer verſchafft. Das Aufgehen Siciliens in Italien iſt deshalb nur dann zu erzielen, wenn die materiellen Bande und Beziehungen zwiſchen Inſel und Feſtland enger gezogen und vervielfältigt, wenn die Wege geebnet werden, welche die Berührung zwiſchen den Bewohnern beider Theile befeſtigen und fördern können.

Die endliche Herſtellung des Eiſenbahnnetzes Siciliens und die gleichzeitige Vollendung der Bahn von Neapel nach Reggio ſcheinen mir dieſer Beziehung vor allem wichtig. Die Entfernung von Reggio nach Meſſina iſt ſo klein, daß ſie kaum als eine Unterbrechung des Eiſenbahnverkehres angeſehen werden könnte. Der gegenwärtig beſonders im Winter noch allen Wechſelfällen des Wetters ausgeſetzte Verkehr Palermos mit dem italieniſchen Continente würde dann kaum noch einer Störung ausgeſetzt ſein. Zur Zeit vergehen aber oft Tage, ja gelegentlich verläuft eine Woche, ohne daß Palermo, welches doch an 230.000 Seelen zählt, einen ziemlich bedeutenden Handel betreibt und den Brennpunkt aller Thätigkeit der Inſelbewohner bildet, die Poſt aus Italien und dem übrigen Europa erhält. Man kann ſich danach leicht eine Vorſtellung von den Hinderniſſen machen, welche in Sicilien dem Handel und Verkehre entgegenſtehen.

Es iſt geradezu unbegreiflich, warum die Regierung Italiens, welche mit lobenswerthem Eifer ein großes Eiſenbahnnetz in wenigen Jahren auf dem Feſtlande zu Stande brachte, gerade Sicilien vernachläſſigt und deſſen maritime, volkswirthſchaftliche und politiſche Wichtigkeit ſo ſehr verkennt, um den Ausbau von Bahnen zu unterbrechen, von welchen ein nicht unbedeutender Verkehr und die Befriedigung der Inſelbewohner zu erwarten iſt.

Statt deſſen ſtreitet man ſich um die Richtung, welche das Eiſenbahnſtück, das zwiſchen Palermo und Meſſina noch zu vollenden iſt, nehmen ſoll, während es ſich vor allem darum handelt, die directeſte Verbindung zwiſchen beiden Städten mit Rückſicht auf die Hauptorte des Landes herzuſtellen. Die anderen Verbindungen könnte man getroſt der Zukunft überlaſſen, welche ſie zweifellos zu Stande bringen würde, wenn die materiellen Intereſſen dieſelben erfordern und möglich machen ſollten. Die Eiſenbahn zwiſchen Palermo und Meſſina hätte freilich nur halben Werth, wenn jene auf dem Feſtlande von Neapel bis Reggio unvollendet bliebe. Mittelſt dieſer letzteren Bahn muß Italien der ſicilianiſchen Inſel die Hand reichen, letztere mehr und mehr an ſich zu ziehen ſuchen und ihr den ganzen Markt Italiens bis zum Brenner und darüber hinaus eröffnen, die Beziehungen zwiſchen den Völkern erleichtern und nebenbei auch den ſeeleidenden Deputirten und Senatoren eine oft peinliche Ueberfahrt von 16 bis 20 Stunden erſparen; die Vertreter Siciliens werden dann pünktlicher in Rom erſcheinen, als es bis jetzt der Fall iſt. Dabei müßte die Regierung aber auch dem Eiſenbahnbetrieb ihre Aufmerkſamkeit widmen, denn mit der Zunahme der Länge der Bahn und insbeſondere des Frachtenverkehres wird eine viel größere Pünktlichkeit der Fahrordnung erforderlich, als ſie bisher in Italien erreicht wurde. Es iſt merkwürdig, welche Geduld das italieniſche Publikum in dieſer Beziehung an den Tag legt. Man läßt ſich ſelbſt bei Eilzügen Verſpätungen gefallen, ja dieſelben ſind in dieſem Lande geradezu chroniſch geworden. Solange der Perſonenverkehr die Hauptſache iſt, mag ein ſo ungenügender Betrieb noch angehen, anders geſtaltet ſich aber die Sache, wenn es ſich beſonders auf einſpurigen Bahnen, auch um einen lebhaften Waarenverkehr handelt, der unter den obwaltenden Verhältniſſen und Gewohnheiten die Bahnfahrten nicht nur ins Unendliche verzögern, ſondern geradezu gefährlich machen würde. Eine der Bedingungen, von welchen wir die Hebung Siciliens erwarten, iſt hier noch nicht beſprochen worden, nämlich die Sicherung des Lebens und des Eigenthumes. Ueber dieſe für Palermo und für Sicilien ſo intereſſante Lebensfrage dürfte es angemeſſen ſein, weiter zu ſprechen.

II.

Wenn man auf der Dach-Terasse der Ziſa ſteht, dieſes in arabiſchem Style wahrſcheinlich unter den Normannen-Königen erbauten Schloſſes, das jetzt ein gewöhnliches Wohnhaus iſt, ſo überſchaut man mit Befriedigung ein Bild, welches man ſich gern bis in ſeine Einzelheiten einprägen möchte.

Das nunmehr, mit Ausnahme der Eingangshalle, wenig Intereſſe bietende Gebäude liegt am ſüdlichen Rande der Stadt auf dem ſich erhebenden Boden der goldenen Muſchel — conca d'oro — Palermo's. Es war einſt von herrlichen Gärten und Lufthäuſern, Springbrunnen und fiſchreichen Teichen umgeben, und mit der Cuba — einem ähnlichen Schloſſe, das ſeit vielen Jahren in eine ſchmutzige Reiter-Caſerne verwandelt iſt — durch jene Anlagen in Verbindung geſetzt.

Gegenwärtig ſteht die Ziſa an einer Straße, auf welcher Wäſche zum Trocknen hängt, und ſchmutzige, faſt ekelhafte Kinder ſich im Staube herumbalgen, mitten zwiſchen kleinen oder dem Verfalle naheſtehenden Häuſern, aus deren Thür gelegentlich ein ungekämmtes Weib neugierig ſchaut oder die Laute eines Eſels tönen, welcher mit den übrigen Inſaſſen ein etwas tiefer als die Straße liegendes Gemach bewohnt.

Auf der anderen Seite iſt die Ziſa von weithin reichenden, faſt Wäldern ähnlichen Orangengärten umgeben, und bietet durch ihren hoch über alle andern Häuſer ragenden Bau einen günſtigen Standpunkt, um ſich zu orientiren.

Wendet man ſich der Landſeite zu, ſo überraſcht uns eine Fülle von Grün, aus dem die goldene Frucht der Orangenbäume hervorleuchtet. Gegenüber erhebt ſich hoch oben, an einen Berg gelehnt, am Rande des ſich verengenden Thales, das nahe Monreale mit ſeinem herrlichen Dom, der, neben der Capella palatina im königlichen Schloſſe Palermo's, zu den ſchönſten Denkmälern normanniſcher Zeit gehört.

Weiter unten rechts, an der Berglehne, liegen Ortſchaften, wie Bocca di Falco, maleriſch aufgebaut. Weiter rechts der Monte Cuccio, dieſer Edelſtein am herrlichen Rande der goldenen Muſchel.

Endlich ragen, im Kreiſe ſich wendend, ſchön geformte Hügel als Grenze der Umſchau empor, und enden am tiefblauen Meere bei Mondello, wo eine Bucht ins Land einſchneidet. Jetzt iſt ſie ſeicht und unbrauchbar, aber ehemals war ſie ein Hafen,

ſo reich, daß Hannibal im erſten puniſchen Kriege dort die Mittel fand, um ſich drei Jahre lang, den Römern in Palermo gegenüber, auf dem Monte Pellegrino zu erhalten. Dieſer in ſeinen Formen monumentale Berg, der ſich ſteil aus der Ebene erhebt und ins Meer hinausragt, ſcheidet jene Bucht von Mondello von der Bucht Palermo's. Seine ſteil, faſt ſenkrecht abfallenden Felſenwände und ſeine grünlich matten, kahlen Hochthäler und Spitzen bilden einen ſchönen Gegenſatz zu der üppigen Vegetation der Ebene, zur Häuſermaſſe, welche ſich weithin verläuft, und zum Meere.

Von da ab breitet ſich der Horizont kreisförmig bis zum Himmel aus. Nur wie ein leichter Schatten im blauen Dufte ſchwimmend, erhebt ſich in weiter Ferne die kleine Inſel Alicuti.

Wendet man ſich nun wieder gegen Monreale und ſieht man nach links hinüber, ſo hat man ein maſſig aufgebautes Felſengebirge vor ſich, als Grenze der Ebene Palermo's. Es iſt der Monte Griffone mit ſeinen ſchönen Umriſſen, an deſſen Fuße das herrlich gelegene Kloſter Santa Maria di Geſù liegt; die ebene Landzunge von Bagheria mit den dahinter ſtehenden Felſenbergen von Termini und Cefalu, und das weit ins Meer ragende ſchön gezeichnete Cap Zaffarano vervollſtändigen die Umſchau.

Das Auge überblickt hier den ſchönſten Theil der Stadt mit ſeinen Kuppeln und Häuſern, mit dem maleriſch aufgebauten königlichen Schloſſe, der einſtmaligen Burg der Hohenſtaufen, bis zu den prächtigen Thürmen des Domes, der ebenfalls ein herrliches Andenken der normanniſchen Könige bildet.

Auf dieſer Terraſſe der Ziſa lernt man den Reiz kennen, welchen dieſes üppig ſchöne Land auf alle Völker ausgeübt hat, die auf dieſem Boden gelebt und geſtritten; hier begreift man, daß es Menſchen gab, die ſich in ſeligen Genuß vertiefend, von der Natur ſich überwältigen ließen und, in ihr aufgehend, ihre Thatkraft einbüßten. Welch ein überwältigendes Schauſpiel, wenn die Sonne hinter den Bergen verſchwindet und ihre Purpurſtrahlen ausgießt über Land und Meer! Wie trunken ſchweifen die Blicke in einer ſchönen Mondnacht über dieſes Eldorado, über den glitzernden, endloſen Meeresſpiegel, und erfüllen die Seele mit unbeſchreiblicher Seligkeit.

Dieſe üppige Landſchaft, dieſer geſegnete Boden, mit den lauen Lüften und dem tiefblauen Himmel über ſich, könnte alle Bedingungen erfüllen, um den hier Lebenden Wohlſtand und

Reichthum zu ſichern. Ein Eiſenbahnzug mit ſeiner langgedehnten Rauchwolke kommt eben aus der Gegend von Termini, und bringt die Schätze der Erde zur weiteren Verſendung. Zahlreiche Schiffe beleben das Meer, und vermitteln den Bedarf von hüben und drüben. Die Ebene Palermo's beleben Tauſende kleiner Laſtwagen, welche Orangen und Mandarinen, Oliven, Sumach und andere Producte des Bodens dem Geſtade zuführen. Den Wanderer aber drängt es, dieſe ſchönen fruchtbeladenen Gefilde zu durchſtreifen, die herrlichen Reſte einer früheren Zeit und Cultur zu bewundern, und das Land nach allen Seiten zu durchforſchen.

Beſonders verlockend ſcheint die kurze Fahrt nach Monreale. Man wird indeß bald gewahr, daß es, trotz der Beſuchtheit der Straße, nothwendig iſt, gegen räuberiſche Angriffe ſich dem Schutze der hier in kurzen Entfernungen aufgeſtellten Berſaglieri anzuvertrauen; denn wenn auch Monreale faſt eine Vorſtadt Palermo's genannt werden kann und zahlreiche Landhäuſer ſich dort an einander reihen, ſo würde doch der Reiſende, trotz aller Wagenfrequenz auf dieſer Straße, ſeiner Habe und ſeines Lebens ohne eines ſolchen Schutzes nicht ſicher ſein.

Wollte man von Monreale zum nahen Kloſter von San Martino hinauf wandern, oder von Palermo dasſelbe beſuchen wollen, ſo müßte man eine Bedeckung mit ſich nehmen, und ſelbſt mit dieſer könnte es vorkommen, daß man einen Kampf gegen Räuber zu beſtehen hätte.

Der Räuber treibt ſein Handwerk in der Regel nur gelegentlich, hat aber weitverbreitete Verbindungen, und iſt gewiß, daß, wenn er eine That verübt, alle Umſtehenden ſich wegwenden, um nicht als Zeugen vor Gericht gegen ihn ausſagen zu müſſen. Wird er dennoch eingezogen, ſo kann er faſt mit Gewißheit darauf rechnen, daß er einen guten Vertheidiger findet, und daß die Jury mindeſtens wegen Mangels an Beweiſen ein Nichtſchuldig ausſpricht. Vertheidiger, Zeugen und Geſchworne ſtehen nämlich unter dem Drucke der Vendetta, welche ſie gegebenen Falls von Seite der Freunde und Verwandten des Beklagten treffen würde.

Dieſe Räubergeſellſchaften ſchützen ſich gegenſeitig in dem Maße, daß ſelbſt das Maulthier eines Mitgliedes ſeinen Reiter, mag er auch ein Fremder ſein, nicht nur von jeglichem Angriffe ſchützt, ſondern auch Hilfe im Nothfalle verſchafft.

Die Bewohner des Landes, zumal die reicheren, sind solchen Angriffen mehr ausgesetzt als fremde Reisende, und haben für ihr Leben in größerem Maße zu fürchten. Denn von Reisenden weiß man nicht, ob es sich der Mühe lohnen mag, sich der Gefahr des Ausraubens auszusetzen, und wenn es dennoch geschieht, so weiß der Räuber, daß sein Opfer ihn nicht kennt und nicht leicht auf seine Spur führen kann. Bei einem Eingebornen hingegen, welcher durch seine Geschäfte denselben Weg vielleicht oft geführt worden, ist es anders, und man macht ihn stumm, damit von dem Verbrechen nichts weiter verlaute.

In jedem Falle verlangen die Briganten, daß sich die Reisenden platt und mit dem Gesicht auf den Boden legen, während sie dieselben ausrauben; widersetzt sich jemand, so wird er niedergemacht, wie dies vor kurzem vorgekommen ist.

Die meisten Raubmorde, oder Morde im Allgemeinen, geschehen überdies aus Rache, und der Raub ist nur nebensächlich. Man schiebt nur die Rache bis zu einem Zeitpunkt auf, wo deren Befriedigung zugleich einen erklecklichen Gewinn zu bringen verspricht.

Geringfügige Ursachen führen zu solchen Thaten. Es genügt die Entlassung eines Dieners oder Pächters aus dem Dienst oder dergleichen, um den sich gekränkt oder beeinträchtigt Fühlenden mit seinen Freunden zu veranlassen, das Leben seines Feindes zu vernichten.

Geschieht eine einfache Ausraubung und gelegentliche Mißhandlung, so hütet sich der leidende Theil in der Regel, den dabei betheiligten Diener, den er erkannt, anzugeben und aus dem Dienste zu entlassen, denn er würde seines Lebens nicht mehr sicher sein.

Im Volke findet man in einem solchen Falle, daß der Verbrecher nicht so ganz Unrecht hatte, und merkwürdig ist es, daß selbst Zeitungen wohl den Tod des Gemordeten betrauern und seine etwaigen guten Eigenschaften und Verdienste rühmen, über die Mörder aber selten viele Worte verlieren oder Muthmaßungen über deren Person wagen und eine Untersuchung und Verurtheilung fordern.

Solche Zustände herrschen vorzugsweise in der Provinz Palermo's und in noch höherem Maße in der von Girgenti, wo ganze Actiengesellschaften von Briganten bestehen sollen, welche sich mit einer im voraus bezahlten Taxe abfinden lassen.

Daß man unter ſolchen Umſtänden es aufgeben muß, die griechiſchen Tempel in Segeſt oder Selinunt zu beſuchen, ja ſelbſt größere Excurſionen in der Umgegend Palermo's zu machen, iſt begreiflich.

Die nächſten Umgebungen der Stadt ſind indeß von der bewaffneten Macht geſchützt, und es mögen wohl auch bezüglich der Unſicherheit in weiterer Entfernung Uebertreibungen vorkommen. Aber es vergehen doch ſelten zehn oder zwölf Tage, ohne daß irgend ein Verbrechen dieſer Art in der Provinz verübt und bekannt würde.

Gewiß iſt, daß eingeborne Familien, die oft im Winter beſchwerliche Reiſe zur See, z. B. nach dem nahen Trapani, vorziehen, und Woche um Woche auf gutes Wetter warten, als die Fahrt dahin zu Land vorzunehmen. Andere haben Jahre lang ihre Güter im Inneren der Inſel nicht beſucht, und müſſen die Verwaltung und Ueberwachung ihres Eigenthums Andern überlaſſen, welche nicht immer die Intereſſen der Beſitzer im Auge behalten. Die Unſicherheit des Lebens und des Eigenthums bringt es mit ſich, daß außerhalb der Stadt die Einwohner ſtets bewaffnet ſein müſſen, um einen etwaigen Angriff auf Hab und Gut abwehren zu können. Damit iſt aber die Leichtigkeit gegeben, dieſe Schutzwaffen auch zum Angriff zu benützen. Die Regierung kann jedoch dieſe Bewaffnung nicht verbieten, weil ſie unter ſolchen Verhältniſſen keinen ausreichenden Schutz zu gewähren im Stande iſt.

Als wir von Ziſa nach der Cubola fuhren, einem kleinen Bau aus arabiſch-normanniſcher Zeit, welcher zwiſchen der Ziſa und der Cuba liegt und den Luſtgärten dieſer beiden Schlöſſer angehören mochte, nun aber in Mitte eines Orange- und Citronengartens von bedeutender Ausdehnung ſteht — pochten wir an dem halbverfallenen Thor des Einganges. Nach längerer Zeit antwortete eine Stimme, und bald darauf öffnete ſich eine kleinere Thüre im großen Thor, und ein Mann empfing uns mit geſpanntem Gewehr, das er, als er unſer anſichtig geworden, nachläſſig über die Schulter warf, ohne ſich die Mühe zu geben, den Hahn in die Ruhe zu ſetzen. Und doch liegt dieſer große Garten noch in der Vorſtadt Palermo's, und die Sonne ſtand noch hoch am Himmel.

Wagen, welche wahrſcheinlich weitere Beſtimmung haben, ſind oft durch einen Mann auf dem Bock geſchützt, der ſein Ge-

wehr wagerecht auf den Knieen bereit hält. Die Regierung kann aber im allgemeinen auf keine Unterstützung bei der Bevölkerung zählen. Erst vor kurzem ward ein Landmann, der auf seinem Wägelchen saß, von einem Räuber angefallen. Aber als dieser sein Opfer ausplündern wollte, sah er Sicherheitswachen auf der Straße heranziehen. Nun bat der Räuber, den Landmann ihn vor den Carabinieri zu schützen, und dieser nahm ihn bereitwilligst auf und fuhr mit ihm von dannen. So etwas geschieht nicht immer aus Furcht, sondern aus natürlicher Neigung und Gewohnheit, den öffentlichen Organen der Regierung, wenn nicht zu widerstehen, doch mindestens ihre Aufgabe zu erschweren. Dies ist so hergebracht noch aus der Zeit der Bourbonen, wo der Widerstand gegen die gesetzlichen Organe organisirt war und von den höheren Classen der Gesellschaft ausging, aber nothwendigerweise im Volke die Begriffe von Recht und Unrecht, von Ordnung und Sitte untergraben mußte.

In Palermo selbst ist man an alle diese Einzelheiten zu sehr gewöhnt, um darauf besonderes Gewicht zu legen, und man bezeichnet gerne alle Berichte, welche diese Zustände darlegen, als übertrieben, ohne indessen läugnen zu können, daß Handel und Wandel bei dieser Unsicherheit außerordentlich leiden, und daß eine Verwerthung der Schätze des Bodens und der Arbeit nicht in dem Maße möglich ist, wie es unzweifelhaft unter geordneten Verhältnissen der Fall sein würde.

Auch hier, wie in Griechenland, welches dem sicilischen Volk manche Erbtheile aus alter Zeit hinterlassen hat, schätzt man die Vorzüge des Geistes im gesellschaftlichen Leben höher als die Vorzüge der sittlichen Entwicklung; auch hier liebt man es, mehr zu sprechen als zu handeln, besonders wo es gilt, für die allgemeinen Interessen zu sorgen. Die Kritik, welche die italienische Regierung in Sicilien erfährt, ist scharf und oftmals ungerecht, und man vergißt bei den herben Worten zwar nie die eigenen Rechte, aber immer die eigenen Pflichten.

Auch Sicilien hat seine Vertreter im Parlament zu Rom, aber zum Theil gehen sie gar nicht dahin, zum Theile haben sie, wie es scheint, weder die Kenntnisse noch den Willen, anders als angriffsweise gegen die Regierung vorzugehen. Um sich populär zu machen, vermeiden sie, aufrichtige Aufschlüsse über ihr Land zu geben, welche wohl nicht alle auf dürren Boden fallen würden.

Es mag wohl unter den Mitgliedern des Parlaments Ausnahmen geben, aber sie sind, nach dem Ausspruch ihrer eigenen Landsleute, jedenfalls selten.

Das sind die Schatten, welche dieses üppige Land, diesen Gottessegen umdüstern, welche die Thätigkeit der Menschen lähmen, und in diesem Paradies ein Thor zur Hölle öffnen. Manche sind hier der Ansicht, daß die Systeme der Regierung, welche in Nord- und Mittel-Italien paßten, hier nicht anwendbar seien, und glauben, daß durch Strenge und durch Ausnahmsmaßregeln viel mehr des Guten erzielt werden könnte, als durch ungezügelte, schlecht verstandene Freiheit. Einzelne berufen sich sogar auf die Zeit der Bourbonen, in welchen die Insel nach allen Richtungen hin mit voller Sicherheit durchzogen werden konnte, freilich indem man mit den trübsten Elementen pactirte und ihnen sogar die Straßenpolizei überließ.

Diese Stimmen mögen darin Recht haben, daß es möglich sei, diese speciellen Mißstände durch besondere Maßregeln zu heben, aber man darf nie vergessen, daß auch jedes exceptionelle Verfahren stets von nachtheiligen Folgen auf anderm Gebiete begleitet ist, durch welche der Fortschritt der Menschheit geschädigt und empfindlich berührt wird. Ausnahmsmaßregeln sind in jedem Land eine zweischneidige Waffe, die nur selten mit Vortheil zu gebrauchen ist, und vor allem heben sie die Mißstimmung nicht auf, sondern übertragen sie nur von einer Menschenclasse auf die andere. Sie sind daher nur im äußersten Fall anwendbar, wenn alle anderen Mittel zu keinem Resultat geführt haben.

Diese Mittel hat die italienische Regierung in Sicilien theils noch gar nicht, theils nicht ausgiebig versucht. Sie hat namentlich den materiellen Interessen des Volkes noch zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt, um behaupten zu können, daß sie ihren Pflichten nach allen Richtungen gerecht wurde.

Der steigende Wohlstand und Verkehr der Insel gibt ihr einen genügenden Fingerzeig, nach welcher Richtung vor Allem gehandelt werden müsse. Das Meer allein genügt nicht, um Völker in politischer Beziehung eng an einander zu schließen. Das Meer ist im allgemeinen kosmopolitischer Natur, und allen Völkern der Erde in gleicher Weise zugänglich. Wenn es auch richtig ist, daß die nächsten Gestade diejenigen sind, welchen der größere Verkehr nach Umständen zugewendet bleibt, so trägt das Meer doch dazu

bei, eine Insel von solcher volkswirthschaftlicher Wichtigkeit und Selbstständigkeit, wie Sicilien, dem Hauptlande zu entfremden, die Zusammengehörigkeit mit demselben zu lockern, ja deren Nothwendigkeit in Frage zu stellen. Der Gedanke setzt sich im Volke fest, daß es des dazu gehörigen Festlandes nicht bedürfe, daß es also auch in politischer Selbstständigkeit oder in loser Verbindung mit dem Königreich bestehen könnte. Darin liegt ein Grund mehr, die baldige Vollendung eines Eisenbahnnetzes anzurathen, welches nicht nur dazu beitragen würde, Eigenthum und Menschenleben sicherzustellen, sondern ein Band größerer volkswirthschaftlicher und politischer Einigung mit dem Festlande zu werden verspricht.

III.

Palermo ist von zwei geraden senkrecht sich durchschneidenden langen Straßen in vier ziemlich gleiche Stadtviertel getheilt. Auf diesen zwei Hauptstraßen, die ihre Namen Via Toledo und Via Maqueda in neuerer Zeit in Corso Vittor Emmanule und Corso Ruggero Settimo umgetauscht, aber im Volksmunde noch nicht angenommen haben, entwickelt sich das Leben der besseren Classen, ohne indeß demselben ein großstädtischen Aussehen verleihen zu können. Via Toledo — ehemals del Cassaro — insbesondere, welche vom Meere bis zur Burg der Hohenstaufen reicht und deren Verlängerung durch die Vorstadt die Straße nach Monreale bildet, ist die am meisten besuchte und tagsüber mit Menschen und durchziehenden Wagen angefüllt.

Ihre Kaufläden, wiewohl in großer Anzahl, zeichnen sich weder durch besondere Waaren noch durch elegante Ausstattung aus, und es wäre auch nicht möglich, in ihnen alle diejenigen Gegenstände zu finden, welche heutiges Tages in den großen Städten Europa's den gewöhnlichen Bedürfnissen des verfeinerten Lebens entsprechen.

Die vielen Menschen, welche sich auf den Straßen herumtreiben, haben den Anschein, als gingen sie mehr dem Zeitvertreib als den Geschäften nach. Gruppen stehen auf den engen Gangwegen herum, andere schleudern umher, sichtlich ohne ein bestimmtes Ziel im Auge zu haben.

In den Nebengassen ist das Leben ein anderes, aber auch kein regeres. Meist sitzen die Frauen vor den offenen Thüren ihrer Wohnungen, und schmutzige Kinder beherrschen die Straße. Diese

Wohnungen, welche aus einem einzigen Zimmer mit großem Bette beſtehen, ſind in der Regel auch Verkaufsläden für Obſt oder ſonſtige Eßwaaren; zuweilen werden ſie auch zugleich als Arbeitsräumlichkeiten benutzt.

Der Eindruck, welchen das Treiben auf den Straßen überhaupt zurückläßt, iſt im allgemeinen jener der Trägheit und Arbeitsſcheu.

Die Leute im Volke ſind in der Regel kleiner Statur und ſchmächtigen Körperbaues, von dunkler, ans Afrikaniſche erinnernder Hautfarbe. Die kleinen ſchmalen Köpfe meiſt von reichen ſchwarzen Haaren bedeckt, ſind nicht ſchön, aber ausdrucksvoll, und verrathen natürlichen Verſtand und Pfiffigkeit.

Die Bewohner des inneren Landes ſind kräftiger und von anſehnlicherem Körperwuchſe, ſehen aber auch roher und wilder aus als die Städter.

Das Volk iſt übrigens ſehr mäßig, man begegnet niemals Betrunkenen, und es gibt verhältnißmäßig äußerſt wenige Schenken, keine, in welchen es lebendiger zugienge, obſchon das Schreien auf der Gaſſe gewöhnlich iſt. Das Sittlichkeitsgefühl wird in den Straßen in keiner Weiſe beleidigt, und Palermo zeichnet ſich in dieſer Beziehung vor anderen Städten vortheilhaft aus. Das in Italien übliche Singen zu ſpäter Nachtſtunde hört man hier höchſt ſelten. Vor nicht gar langer Zeit ſoll es üblich geweſen ſein, daß die Kutſcher, welche des Abends auf ihre Herrſchaften warteten, mit einer Guitarre verſehen waren und zum Zeitvertreib ſangen.

Neugierde, oder vielleicht nur der Drang nach mindeſtens paſſiver Beſchäftigung, ſammelt bei dem unbedeutendſten Ereigniſſe, bei jeder Thätigkeit eines Einzelnen, ganze Gruppen von Zuſchauern. Man kann an der Marine oft mehr als ein Dutzend Menſchen hinter einem Fiſchenden finden, die mit Intereſſe jede Bewegung des Angelſtockes verfolgen und ſtundenlang unverdroſſen zuſehen, wie der Fiſcher, man könnte faſt ſagen, nichts fängt.

Auf der Straße am Hafen und längs des Meeres iſt die Bewegung lebendiger. Kleine, mit allerlei Darſtellungen ſonderbar bemalte zweirädrige Laſtwagen ſind in großer Anzahl vorhanden, und insbeſondere diejenigen, welche leer zurückfahren, jagen in ſolcher Weiſe ihre kleinen Pferde, Maulthiere oder Eſel, die mit Federbüſchen und anderen Ausſtattungen verziert ſind, daß es oft gefährlich iſt, die Straße zu kreuzen.

Ein langgedehntes gutturales A dient als Aneiferung für die Thiere, welche übrigens reichlich mit Peitſchenhieben und Stockſchlägen regalirt und grauſam behandelt werden.

Die Straßen ſind im Durchſchnitt rein und überall ſehr gut gepflaſtert oder macadamiſirt, ſo daß es den meiſt kleinen ſchwachen Pferden möglich iſt, oft unglaubliche Laſten zu ziehen. Zehn und mehr Perſonen ſtehen und ſitzen auf einem ſolchen kleinen Karren, der von ganz unſcheinbaren Thieren gezogen wird.

Außerhalb der Stadt und in Sicilien überhaupt ſind die Straßen ſchlecht und weitaus ungenügend. In neuerer Zeit geht man aber daran, ein entſprechendes Straßennetz herzuſtellen.

In der Stadt gibt es viele Miethwagen, der Mehrzahl nach Einſpänner, deren Pferde, da ſie ſchlecht beſchlagen ſind, auf dem glatten Pflaſter nicht ſelten hinfallen, natürlich zur Befriedigung des ſchauluſtigen Publicums. Die Einſpänner und die Bettler üben anfänglich die Geduld des Fremden, der noch nicht daran gewohnt iſt, entweder gar nicht darauf zu achten oder mit einer leichten Bewegung des Kopfes nach aufwärts, die auch im Orient übliche, dieſen Plagegeiſtern eine negative Antwort auf ihre Anforderungen zu geben.

Einſtens waren die Pferde-Racen Siciliens geſchätzt, aber gegenwärtig ſieht es damit übel aus, und es wird vieler Anſtrengungen bedürfen, um einigermaßen dem Bedarf an Pferden, Maulthieren und Eſeln bei vermehrtem Verkehr im Lande zu genügen.

Dieſer Verkehr iſt aber jetzt ſchon, trotz der ſcheinbaren und wirklichen Trägheit der Bevölkerung, im Aufſchwunge begriffen.

Dieſe letztere wächst bezüglich ihrer Zahl im Verhältniß zur regeren Handelsbewegung. In Palermo betrug die Bevölkerung im Jahre 1861 über 194,460 Seelen, im Jahre 1871 aber 219,400, hat alſo in zehn Jahren um faſt 13 Procent zugenommen und iſt im Steigen begriffen. Von den Männern konnten in Sicilien im Jahre 1861 etwa 86 Proc., von den Frauen 95 Proc. weder leſen noch ſchreiben. In Palermo ſelbſt waren dieſe Verhältnißzahlen 82 Procent und 91 Proc. Es haben ſich aber ſeither die Zuſtände des Unterrichts weſentlich gebeſſert, ſo daß eine neuere Zählung weit erfreulichere Reſultate ergeben wird.

Merkwürdig iſt die Thatſache, daß vom Jahre 1866 bis Ende 1871, zu welcher Zeit die Civilehe zur Durchführung kam,

die übrigens ſchon in früherer Zeit anſtandslos vorgenommen wurde, durch die neuerliche Oppoſition des Clerus gegen die beſtehende Regierung, in dieſen ſechs Jahren nicht weniger als 2859 Heiraten von 8911 überhaupt geſchloſſen wurden, welche mit Umgehung der ſtaatlichen Behörden nur in der Kirche zum Vollzug kamen, alſo rechtlich keine Giltigkeit haben.

Welche Verwirrungen aus ſolchen Zuſtänden in der Folge hervorgehen müſſen, kann leicht ermeſſen werden, wenn man bedenkt, daß die aus dieſen Verbindungen entſtehenden Kinder vor dem Geſetz als natürliche betrachtet werden.

Das Volk war bisher keinem religiöſen Fanatismus ergeben und, wiewohl die vielen Kirchen fleißig beſuchend, dennoch duldſam gegen Andersgläubige oder Andersdenkende. Bei alledem beſitzt aber der Clerus in Sicilien, bei der herrſchenden Unwiſſenheit der Maſſen, einen um ſo größeren Einfluß, als derſelbe von jeher mit dem Volke lebt und Leid und Freude theilt.

Vor dem Jahre 1860 war der ſiciliſche Clerus — wie Tommaſi-Crudelli in ſeiner ganz vorzüglichen Schrift „la Sicilia nel 1871“ (welcher wir vieles im Folgenden entnehmen) richtig hervorhebt — weder reactionär noch bourboniſch geſinnt. Sehr zahlreich und einflußreich nahm derſelbe Theil an den Hoffnungen, an den patriotiſchen Beſtrebungen wie an dem politiſchen Haß der Bevölkerung. So kam es, daß im Jahre 1860 die Revolution keine geſchloſſene Macht zur Vertheidigung des Thrones und des Altares vorfand, ſondern ſich Geiſtliche derſelben anſchloſſen, ja an der Spitze ihrer Gemeinden thätigen Antheil an den vorkommenden Gefechten unter Garibaldi nahmen. Der Erzbiſchof von Palermo erkannte den Dictator an, und es wurden dieſem bei Gelegenheit des Roſalienfeſtes von Seite des Clerus der Kathedrale die Ehren eines Königs und apoſtoliſchen Legaten erwieſen. Freilich geſchah dies alles unter dem Drucke der öffentlichen Meinung und der Verhältniſſe, welchen man ſich fügen mußte.

Aber nach der Annexion Siciliens an das Königreich Italien änderte ſich die Sachlage. Wenn auch der völlig unwiſſende Clerus von der Bedeutung der Bewegung unter Garibaldi ſich keine klare Vorſtellung machte, und ſogar eine 4proc. Beſteuerung der Bruttoeinnahme auf die Güter der todten Hand gefallen ließ, ſo konnte derſelbe, als die Klöſter mit ihrem reichen und ausge-

dehnten Besitz mit Aufhebung bedroht wurden und der Volksunterricht seinen Händen entwunden werden sollte, nicht mehr im Zweifel bleiben, daß er alles für seine Zukunft zu fürchten hatte. Eine gleiche Angst bemächtigte sich aller derjenigen zahlreichen Volksclassen, welche im Dienste der Klöster standen. In Palermo allein gab es beispielsweise 24 Nonnenklöster, welche 919 Beamte unterhielten, deren Gesammtbesoldung sich auf 327,476 Lire jährlich belief.

Beschimpft und verlacht von allen denjenigen, welche, wie Tommasi-Crudelli bemerkt, ihren Liberalismus damit zu bethätigen suchen, daß sie die Geistlichkeit rücksichtslos behandeln, sah sich der Clerus durch die endlichen Beschlüsse des Parlaments seines Reichthums und seines Einflusses auf die Erziehung beraubt, und agitirte nun mit der bourbonischen Partei und den sonstigen Unzufriedenen, um noch zu retten, was ihm möglich scheinen mochte.

Aus diesen Agitationen und in Folge der Fahrlässigkeit der, wie es scheint, unfähigen Regierungsorgane entstand die Revolution von 1866 in Palermo, die zwar in kurzer Zeit von der italienischen Regierung unterdrückt wurde, aber noch immer Keime zurückgelassen hat, welche keine guten Früchte erwarten lassen.

Seit 1866 ist der Kampf des Clerus gegen die weltliche Macht nicht weniger activ, wenn auch mit anderen Waffen und unter der Leitung der römischen Curie geführt, welcher letzteren sogar alle Freiheiten der fast unabhängigen sicilischen Kirche geopfert wurden, in der Hoffnung, mit vereinter Macht die frühere Stellung der Regierung gegenüber wieder zu erlangen.

So hat die italienische Regierung auch in Sicilien mit einer Opposition zu rechnen, welche um so leidenschaftlicher geführt wird, als das Volk, unwissend und roh, in früherer Zeit von den höheren Classen der Bevölkerung in dem Widerstand gegen die Regierungen ermuntert und daran gewöhnt wurde, allen gesetzlichen Anordnungen feindlich entgegenzutreten, ihre Ausführung zu erschweren, ja sich denselben gegebenen Falles auch gewaltsam zu widersetzen.

Die Regierung hat allerdings in den letzten Jahren viel für den Volksunterricht geleistet, und sie wurde darin in den größeren Städten Siciliens in namhafter Weise von den reicheren und gebildeten Ständen unterstützt.

So beſtanden im Jahr 1861 in der Provinz Palermo nur 42 Schulen mit 3240 Schülern, während 1869 ſchon 749 Schulen von 29,311 Schülern beider Geſchlechter beſucht wurden, ſo daß bei einer Bevölkerung von 584,929 Seelen ein Schüler auf 20 Einwohner zu rechnen war. Im übrigen Sicilien gab es im Jahr 1868 bei einer Bevölkerung von 1.806,873 Einwohnern 1209 Schulen mit 37,527 Schülern beiderlei Geſchlechts, alſo kam auf je 48 Einwohner ein Schüler.

Seit jener Zeit haben ſich dieſe Verhältniſſe gebeſſert, und es zeigt ſich im Volke viel Eifer für Erwerbung von Wiſſen, ſo daß ſogar Erwachſene an dem Schulunterricht theilnehmen.

In dieſer Beziehung ſcheint demnach der Einfluß der Geiſtlichkeit entweder nicht ſo wirkſam wie anderswo zu ſein, oder er ſteht dem Unterricht nicht feindlich entgegen.

Nichtsdeſtoweniger iſt es für die italieniſche Regierung von Wichtigkeit, den Widerſtand gegen die Geſetze zu brechen, welcher dem ſiciliſchen Volke zur zweiten Natur geworden iſt, und der noch immer vielfach von Parteien unterſtützt und genährt wird, deren individuelle Anſchauungen und Intereſſen jenen der gegenwärtigen Regierung und des Geſammtſtaates entgegengeſetzt ſind. Würde dies nicht geſchehen, ſo könnte die vermehrte Bildung den Unabhängigkeitsſinn in Sicilien ſtärken und die Trennungsgelüſte vermehren.

Was den Clerus ſelbſt anbelangt, ſo geht man auch hier nicht mit der nothwendigen Entſchiedenheit vor, um dem Staate die Wege zu der ihm gebührenden Stellung zu ebnen.

Wenngleich Papſt Cöleſtin III am Ende des 12. Jahrhunderts die Sitte verdammte und abſchaffte, wonach die Eltern im Stande waren, ihre noch unmündigen Kinder dem Kloſterleben zu widmen, und für dieſelben ſelbſt bindende Gelübde abzulegen, ſo iſt damit doch lange nicht dem Bedürfniß unſerer Zeit entſprochen. Solange es noch immer möglich iſt, Kinder in einem Alter, wo ſie noch keiner Wahl fähig ſind, dem Prieſterſtande zu weihen, in geiſtlichen Seminarien zu erziehen und ſelbſt in geiſtliche Kleider zu ſtecken, ſolange der ſo erzogene Prieſter für die Lebenszeit an ſeinen Stand gebunden iſt, von dem er ſich ſelbſt in dem Fall anderer gewonnener Ueberzeugungen nicht losſagen kann, ohne Aufſehen zu erregen und die ſtrengſten geiſtlichen Cenſuren auf ſich zu laden — ſo lange kann wohl der Staat auf

keinen gebildeten und patriotischen Clerus rechnen. Der Krieg gegen die staatlichen Einrichtungen wird nicht eher zu Ende gehen, als bis es gelingen wird, festzusetzen, daß der geistliche Stand nur nach absolvirten weltlichen Studien und im reiferen Jünglingsalter angenommen werden dürfe. Auf der andern Seite kann der Staat von der Kirche niemals unabhängig werden, wenn die Lehren der Moral, welche die Grundlagen der Gesetzgebung sein müssen, als dem Religionsunterrichte zugehörig angesehen und nicht unabhängig von der Confession durch weltliche Lehrer ertheilt werden.

Wie dem aber immer sei, der in Italien fast zum Grundsatze gewordene Ausspruch der „freien Kirche im freien Staate" ist widersinnig, solange man darunter nicht etwa den freien Glauben im freien Staate versteht.

Die Kirche als solche ist eine Macht, welche zu viele weltliche Interessen zu vertreten und aufrecht zu erhalten hat, als daß sie nicht mit den staatlichen in Conflict gerathen müßte, wenn deren Unabhängigkeit vom Staate gewährleistet werden könnte.

Der blinde arabische Poet Abu-l-Ala aus Me'arra in Syrien behauptete im 10. Jahrhundert, daß die Menschheit sich in zwei Hälften theilen lasse: „Denker ohne Religion und Fromme ohne Verstand." — In unserer Zeit kommt noch eine dritte Classe hinzu, welche am zahlreichsten vertreten ist, die der Unverständigen ohne Glauben und ohne Einsicht.

Diese letztere Kategorie wird von den Interessen und den Tendenzen des Augenblicks geleitet, und verschafft den ersteren beiden Abtheilungen abwechselnd eine Majorität, welche aus erklärlichem Grund auf schwachen Füßen steht. Abgesehen davon handelt es sich aber für jede Regierung darum, vor allem diese Classe Menschen durch Unterricht und Veredlung ihrer Sitten und Interessen zu gewinnen, in ihr die Liebe zur Arbeit zu erwecken und zu erhalten, und den Gesetzen jene Achtung zu sichern, welche nicht auf die Furcht vor der Strafe, sondern auf die Einsicht von ihrer Nothwendigkeit gegründet ist.

Das thut in Sicilien mehr denn irgendwo noth, und die Ruhe und die Ordnung wird nur in dem Falle hier gesichert sein, wenn es den Parteien unmöglich gemacht wird, sich auf Volksclassen zu stützen, welche jeder Bewegung sich anzuschließen bereit sind, sobald diese letztere nur die Aneignung fremden Eigenthums und die Kühlung ungezähmter wilder Leidenschaften gestattet.

Weil aber ohne moraliſche Grundſätze im Volke kein Staatsweſen Beſtand haben kann, ſo iſt es unerläßlich, einerſeits die Bildung des Clerus und die ſittliche Erziehung der Jugend durch ſtaatliche Einrichtungen zu fördern, und andererſeits dem Volke die Mittel zu bieten, wodurch die ſittliche Verwerthung ſeiner Kräfte zum Wohle ſeiner ſelbſt und des Staates möglich gemacht wird.

IV.

Die Sitten und Gewohnheiten eines Volkes beſtimmen im allgemeinen ſeinen Culturzuſtand und geſtatten einen Einblick in ſein inneres Leben, Fühlen und Denken. Sie ſind das Reſultat ſeiner Geſchichte und Entwicklung, und haben in ſtaatlicher Beziehung eine weitgehende Bedeutung, weil aus ihnen die Vorzüge und Mängel ſich erkennen laſſen, welche der Bevölkerung ihr eigenes Gepräge aufdrücken, der Regierung aber den Weg andeuten, auf welchem ein höherer geiſtiger und materieller Fortſchritt im Land erreicht werden kann.

Das ſiciliſche Volk bewahrt im allgemeinen reine Sitten, die Familie iſt ihm heilig; es bewacht mit Eiferſucht ſeine Frauen, die nicht ſelten, nur auf leichten Verdacht hin. Urſache blutiger Conflicte werden.

Die höheren Claſſen der Geſellſchaft üben im Vergleich zu anderen Ländern keinen üblen Einfluß auf die übrige Bevölkerung in dieſer Beziehung aus, vielleicht auch aus dem Grunde, weil die lange ſpaniſche Herrſchaft mehr auf die Ariſtokratie als auf das Volk zurückgewirkt und Gegenſätze zur Folge gehabt hat, die, noch immer bemerkbar, einer näheren Berührung dieſer beiden Theile der Bevölkerung entgegenſtehen. Eine wohlhabende Mittelclaſſe in unſerem Sinne fehlt in Sicilien ganz und gar.

Der Clerus allein würde als ein unter den Spaniern gebildetes Mittelglied betrachtet werden können. Aber die erlangte große Selbſtändigkeit der ſiciliſchen Kirche hatte zur Folge, daß dieſer Clerus ſich auf ſiciliſch-nationalen Grundlagen entwickelte und mit dem Volk eins wurde, während die ſocialen Verhältniſſe der höheren Claſſen ſpaniſch blieben.

Was der Bevölkerung im allgemeinen aus dieſer Zeit geblieben, iſt die große Vorliebe für kirchliche Feſtlichkeiten, Aufzüge und Beleuchtungen, die eben nur vom Clerus veranſtaltet werden, wobei großer Prunk zur Entfaltung kommt.

Bekannt sind die Festlichkeiten der Landespatrone in verschiedenen Städten Siciliens, namentlich jene Palermo's bei Gelegenheit des Rosalienfestes. Aber es gibt hier noch andere, die sich keines kleinen Zuspruchs erfreuen. Eine derselben ist der Besuch, welchen die heilige Jungfrau aus dem Dom in mehreren Kirchen, unter andern auch in der schönen Capella Palatina, abstattet, welche bei dieser Gelegenheit (8. December) des Abends mit vielen Kerzen hell beleuchtet wird, und gesehen zu werden verdient.

Sie strahlt dabei im Glanz aller der herrlichen Mosaiken auf Goldgrund, welche die Wände schmücken und bei dieser ungewöhnlichen Beleuchtung in überraschender Weise hervortreten. Die kleine arabisch-byzantinische Kirche, ein wahres Juwel aus normännischer Zeit, ist bei dieser Gelegenheit mit Gläubigen oder Schaulustigen dicht gefüllt, und das Volk wartet geduldig stundenlang bis der Augenblick eintritt, in welchem, nach langer Predigt, endlich die Lichter angezündet werden und die hohe Geistlichkeit in goldenen Gewändern unter Begleitung einer scheußlichen Opernmusik zum Altar schreitet und den Muttergottesdienst verrichtet.

Merkwürdig ist, daß diese Liebe zu Kirchenfeierlichkeiten sich nicht auf die Begräbnisse erstreckt. Diese sind so schmucklos und einfach als nur immer möglich. Nach der Einsegnung im Sterbehause, wobei allerdings Musik ertönt und unter Umständen eine große Anzahl Wagen in der Straße stehen, kommt der Sarg auf einen zwar architektonisch aufgebauten, aber höchst geschmacklosen Trauerwagen, vor welchem nach Umständen bis zu sechs Pferde vorgespannt sind, und wird ohne Begleitung in scharfem Trabe nach dem Kirchhof gefahren.

Die Leichen haben daselbst ihre Grüfte und Capellen oder Begräbnißplätze auf den Vorplätzen der Kirchen als Fortsetzung der früheren Beisetzung in den Kirchen.

Das Volk begräbt die Todten in unserem Sinne gar nicht, mindestens durch längere Zeit hindurch. Die Leichname werden sarglos, auf beiden Seiten langer Gallerien, auf über einander liegende Holzbetten hingelegt, und zwar in ihrer gewöhnlichen Bekleidung im Leben, welche ihnen auch dann bleibt, wenn sie schon Gerippe geworden.

Kinder hängen an den Wänden zur entsprechenden Ausstattung dieser schrecklichen Behausung.

An Stelle der frischen Blumenkränze, welche wir statt der verwelkten auf das Grab lieber Angehörigen legen, beweisen die Palermitaner ihres treues Gedenken, indem sie den verstorbenen Familiengliedern ein neues Kleid oder einen schwarzen Frack anziehen, sobald die früheren Bekleidungsstücke zu Grunde gegangen sind. Bei solch' grausem Anblick weiß man in der That nicht, welchem Gefühle man sich hingeben soll, dem des Ekels oder dem des Mitleids mit einem Volke, das sich in solchen Gebräuchen und rohen Sitten gefällt.

Zudem ist diese Aufstellung der Todten geradezu gesundheitsschädlich, besonders mit Rücksicht auf die der Stadt näheren Friedhöfe.

Wenn man bedenkt, welche Verwüstungen jedesmal Epidemien hier verursacht haben, so begreift man kaum, wie die Behörden solche Unsitte gestatten können, und zwar auch mit Rücksicht darauf, daß bei einem leidenschaftlichen und wenig civilisirten Volke die Ursachen vermehrter Verluste in solchen Zeiten nicht dort gesucht werden, wo sie thatsächlich zu finden sind, sondern daß man je nach Umständen der Regierung Schuld gibt.

In den Städten schwächen sich diese Grundsätze bedeutend ab, aber im Innern, in den fast unzugänglichen Dörfern des Bauernvolkes, wo selbst jetzt noch der Unterricht in der Schule entweder sehr mangelhaft oder nahezu nicht besteht, da sind jene Anschauungen noch immer in voller Geltung und ziehen in ihre Kreise Geistliche, Gemeindevorsteher und selbst diejenigen Grundbesitzer, welche auf ihren Gütern leben. Der Unterricht allein würde jedoch, wenn er auch möglich wäre, nicht ausreichen, bis nicht der Austausch der geistigen und materiellen Güter durch Herstellung guter Communicationen auch in Sicilien zur Wahrheit geworden, bis nicht Handel und Verkehr den praktischen Beweis der Unhaltbarkeit der jetzt noch festgehaltenen Grundsätze liefern können.

Aus den statistischen Nachweisen, welche uns zugänglich sind, geht hervor, daß die Anzahl von schweren Uebertretungen, Raubanfällen und Beraubungen, in den Jahren 1867—1870 noch immer eine bedeutende für die westlichen Theile der Insel gewesen ist, wiewohl die Leute im Lande mit den Zuständen der letzten Jahre verhältnißmäßig zufrieden zu sein erklären. Im

Ganzen ergaben sich davon für ganz Sicilien 1869 1115 Fälle, 1868 752 Fälle, 1869 612 Fälle, 1870 783 Fälle.

Diese Delicte vertheilen sich folgendermaßen, wenn man das Jahr 1867 als Cholerajahr ausscheidet, im Mittel der drei folgenden Jahre:

für ganz Sicilien 716 Fälle,

Provinz	Palermo . .	256	„	oder	36	Proc.	der Gesammtzahl,
„	Girgenti . .	182	„	„	25	„	„ „
„	Trapani . .	63	„	„	9	„	„ „
„	Caltanisetta	79	„	„	11	„	„ „
„	Catania . .	75	„	„	10	„	„ „
„	Messina . .	43	„	„	6	„	„ „
„	Siracusa .	18	„	„	3	„	„ „

Nach der Bevölkerung geordnet würde ein Criminalfall entfallen

in der	Provinz	Girgenti . .	auf 1450	Einwohner beiläufig,
„ „	„	Palermo . .	„ 2300	„
„ „	„	Caltanisetta .	„ 2800	„
„ „	„	Trapani . .	„ 3400	„
„ „	„	Catania . .	„ 6000	„
„ „	„	Messina . .	„ 9190	„
„ „	„	Siracusa . .	„ 16000	„

Daraus ergibt sich, daß Leben und Eigenthum am meisten in den westlichen Provinzen, also in denjenigen, welche am längsten von den Arabern bewohnt waren, gefährdet sind, während die östlichen Provinzen, in welchen sich die griechische Sitte, Cultur und Sprache am längsten erhalten haben, größeren Sinn für Ordnung und Pflicht an den Tag legen. Der Inseltheil, welcher am meisten in dieser Beziehung zurücksteht, ist der von Girgenti, wo hauptsächlich Berber sich niedergelassen hatten, ein wilderes, afrikanisches Element, das der Cultur und dem Fortschritt weniger zugänglich war, als es bei den übrigen Muselmannen verschiedener Abkunft der Fall gewesen, welche auf sicilianischem Boden durch zwei Jahrhunderte verblieben.

Die sonstigen Charakterzüge der Bevölkerung, ihre Sitten und Gebräuche, sowie ihr physisches Aussehen, lassen im Allgemeinen ebenfalls den Einfluß der arabischen Epoche im Volke erkennen, wiewohl diese schon am Ende des 11. Jahrhunderts aufhörte und obwohl seit jener Zeit Sicilien von Afrika und

dem Oriente keinen weiteren Menſchenzufluß erhielt, vielmehr in nähere Beziehungen zu Europa, zunächſt dem übrigen Italien trat.

Wenn aber dadurch der Einfluß der Araber auf die Sicilier bewieſen werden kann, ſo iſt es nicht minder erwieſen, daß ein Volk langer Verbindung mit einem andern bedarf, um in demſelben aufzugehen und daß der ſikuliſche, urſprünglich alſo italieniſche Stamm durch lange Epochen fremden Völkern unterworfen war, aber dennoch ſich lebendig erhielt und, ſobald er es vermochte, zu ſeiner früheren Nationalität, wenn auch mannigfach verändert, zurückkehrte.

Hiezu kamen aber auch die geographiſche Lage und leichte Verbindung der Inſel mit dem italieniſchen Feſtlande und im großen Ganzen die gleichen Intereſſen. Dieſe, wo es nothwendig erſcheint, zu fördern und zu entwickeln, iſt eine Aufgabe der italieniſchen Regierung, welcher ſie leider bis jetzt nicht mit jenem Nachdruck nachgekommen iſt, um allen feindſeligen Parteien und Einflüſſen das Handwerk zu legen, und Sicilien mehr und mehr an ſich zu ziehen und dem allgemeinen Fortſchritt in Europa zugänglich zu machen.

Die Eroberung Siciliens iſt alſo von Seite Italiens noch dahin auszudehnen, daß feſtere Bande zwiſchen beiden geſchaffen werden, die einen lebhaften Verkehr zwiſchen Inſel und Feſtland ſichern können.

Das ſicilianiſche Volk iſt ein begabtes, trotz aller Mängel, welche ihm anhaften; es begreift die Vortheile höherer Cultur, wenn ſie ihm auf praktiſchem Wege geboten werden, außerordentlich leicht, und es handelt ſich nur darum, dasſelbe mit den Grundelementen des wirthſchaftlichen Lebens, mit dem Nutzen der Arbeit bekannt zu machen.

In dieſer Beziehung hat die Cholera im Jahre 1867 bewieſen, was Unwiſſenheit und geiſtige Verwilderung in ſolchen Zeiten bedeuten können.

Die ganze Kraft der Regierung und die umſichtige, muthige und ausdauernde Thätigkeit des Generals Medici, damals wie heute Präfect der Provinz Palermo und Generalcommandant der Truppen in Sicilien, waren nicht genügend, den argen Mißſtänden zu ſteuern, welche in dieſem Lande ſich kundgaben.

An vielen Orten mußten die Todten, ja die bereits in Verweſung übergehenden Leichen, mit Gewalt von den Truppen aus

den versperrten Häusern herausgeschleppt und begraben werden. Ebenso war es kaum möglich, die Kranken von den Gesunden zu sondern und ärztlich behandeln zu lassen. Auch hier mußte das Militär einschreiten, und das erzwungen werden, was zu bewirken der einfachste Instinkt genügen sollte.

Von dem Wahne durchdrungen, daß die Regierung wegen der im Jahre 1866 in Palermo ausgebrochenen Revolution Rache nehmen und die Bevölkerung vergiften wolle, wurden Apotheken gestürmt, Aerzte mißhandelt, viele Menschen auf die grausamste Weise zerfleischt.

Männer, und insbesondere Weiber lauerten gleich wilden Thieren auf Soldaten und Regierungsorgane, um, wo es nur immer anging, ihnen einen martervollen Tod zu bereiten.

Dabei vermehrten sich die Räuberbanden, diese Wunde des sicilianischen Volkslebens, und machten die Rückkehr zur Ordnung um so schwieriger.

Man lese hierüber die Beschreibung der Cholerazeit in Sicilien, in einem Aufsatz der Vita militare von Edmondo Amicis, einem zwar nach Effecten haschenden, aber viel gelesenem Autor der Neuzeit. Eine andere Sitte, welche indeß in ihrem schädlichen Theile allmählig zu schwinden beginnt, aber nicht weniger bezeichnend für die Rohheit der Auffassung im Volke ist, besteht darin, daß man den Kindern nicht wie bei uns am Weihnachtsabend auf erleuchtetem Baume Geschenke darbringt, sondern dieselben am Allerseelentage bescheert, als wären diese Gaben von Verstorbenen überbracht worden. Ja man ging so weit, den Kindern, in weißen Leinen gehüllt, Nachts zu erscheinen und die Geschenke darzubringen.

Bei alledem ist die Liebe zu den Kindern eine sehr große, nicht nur von Seite der Frauen, sondern vorzugsweise der Männer, von welchen auch besser gekleidete ihre Kleinen spazieren führen, auf den Armen tragen und eine wirklich rührende Sorgfalt entwickeln. Bei allen den früher berührten Kirchenfesten, ja selbst bei der Mitternachtsmesse am Christabend, kommen die Familien mit ganz kleinen Kindern zur Kirche, welche, wenn sie nicht in Schlaf verfallen, was glücklicherweise zumeist geschieht, ein jämmerliches Geschrei anstimmen. Freilich wollen die Eltern unter jeder Bedingung dem Feste beiwohnen, können sich aber nicht entschließen, die Kinder im Hause sich selbst zu überlassen.

Das Volk hat in Sicilien, wie jenes der Südſlaven oder manch anderer der Geſittung noch ferne ſtehende Bevölkerungen, über Ehre, Recht und Unrecht ganz eigene Begriffe.

Selbſt der gemeinſte Mann, ein zur ſogenannten Mafià — dem Abſchaum des Pöbels — Gehöriger, verſtößt niemals gegen die Geſetze, die ſich im Volke ſeit den älteſten Zeiten entwickelt und zu einem feſten Codex herangebildet haben.

Der auf niedere Culturſtufe hinweiſende Grundſatz der Wiedervergeltung iſt die Grundlage dieſer Anſchauungen und gewordenen Vorſchriften, und keinem Menſchen fällt es hier bei darüber zu klagen, daß bei ſich ergebender Gelegenheit die Wiedervergeltung nach jenen feſtſtehenden Geſetzen geübt werde. Derjenige, den dieſe Wiedergeltung trifft, ergibt ſich in ſein Schickſal mit dem Gefühle, daß ſein Gegner im Rechte ſteht, wenn er an ſeinem Leib und Leben Rache nimmt. Die Anverwandten, Freunde und Bekannten würden ſich entehrt fühlen, eine Klage vor Gericht zu erheben oder Zeugniß ſelbſt gegen ihre größten Feinde abzulegen. Dies würde gegen die Grundſätze der ſogenannten Omertà, oder, wie wir ſagen würden, des Mannſeins, der Manneswürde verſtoßen.

Der Regierung — der Autorität — gegenüber ſteht der Sicilier, beſonders im weſtlichen, wir möchten ſagen arabiſchen, im Gegenſatz zu dem öſtlichen griechiſchen Theile der Inſel, feindlich entgegen. Es berührt ihn dabei gar wenig, ob es eine nationale, erwählte, ſelbſt geſchaffene Autorität ſei oder eine fremde aufgedrungene. Es genügt ihm, daß dieſe Regierung die Macht in Händen hat, ſeine Freiheit, wie er ſie verſteht, beſchränkt, ſich in ſeine Angelegenheiten und Händel miſcht, Steuern verlangt und einhebt und ſeine Kinder wegführt, um daraus Soldaten, alſo ihm verhaßte Organe ihrer Gewalt, zu machen.

Die Ausübung der Juſtiz ſieht er als einen Eingriff in ſeine Rechte an, und er verweigert der Regierung, wo er nur immer kann und es in ſeinen Kräften liegt, die Anerkennung und Berechtigung.

Das Grödner Thal. *)

(September 1880.)

Gestern Abend bei herrlichstem Wetter hier (Klobenstein am Ritten) angekommen, will ich Dir heute, noch ehe die Erinnerung schwindet, über das in jüngster Zeit Gesehene und Erlebte wie gewöhnlich Bericht erstatten.

Ich schreibe etwas zerstreut auf unserer Veranda, wo die milde Luft mir immer wieder die Blätter des Papiers umschlägt. Ich habe mir gegenüber den Schlern mit seinen gewaltigen Steinpyramiden an der Nordseite, woran sich der Platt- und Langkofel und in größerer Entfernung noch andere Felsenberge anschließen. Der Duft, der bei Morgenbeleuchtung alle diese Berge und Abhänge umhüllte, fängt nun an, bei steigender Sonne sich zu verlieren. Dagegen tritt die Gliederung dieser Dolomitgebirge deutlicher hervor, und Schluchten, Risse, Trümmer und Spitzen nehmen schärfere Umrisse und Formen an. Die Luft ist aber göttlich und ein Wohlgefühl der Ruhe in der Natur; der Eindruck ihrer Lieblichkeit und Großartigkeit vereinigen sich, um einen Seelenzustand zu erzeugen, der nicht leicht in Worten einzukleiden ist, gleichwohl unendlich befriedigt und erquickt.

Die Reise von Reichenhall nach Innsbruck war gut, das Wetter, das uns in Reichenhall so reichlich mit Regen versah, hatte sich zum Besseren gewendet, gegen Abend aber regnete es wiederholt. Indessen gelangten wir in einem günstigen Intervall in das nahe dem Innsbrucker Bahnhofe gelegene Hotel Tirol trockenen Fußes, und fanden, wenn auch mangelhafte, doch für eine Nacht genügende Unterkunft.

Um halb zehn Uhr Morgens waren wir wieder am Bahnhofe und fuhren bei trübem Wetter über den Brenner. Um drei Uhr Nachmittags in Waidbruck am linken Eisackufer (zwei oder drei Stationen vor Bozen) angelangt, fanden wir dort einen guten, anständigen Postwagen, nahmen noch einen zweiten und fuhren sammt und sonders sehr bald ab, nach St. Ulrich, dem Grödner Bache entlang. Ab und zu regnete es, aber der Weg ist gut, wenn auch etwas schmal und zu nahe am Ufer des Grödner Baches, um furchtsameren Naturen zu gestatten, in voller Gemüths-

*) Aus der Zeitschrift „Ost und West", Jahrg. 1884.

ruhe die Schönheiten der Schlucht, in welcher wir fuhren, und des rauſchenden Waſſers zu genießen, das über und neben Felsblöcken und Steinen der verſchiedenſten Farbe und Geſtalt, ſchäumend dahinbrauſt. Dort und da umſäumen den Bach ſchöne Bäume, meiſt Nadelholz. Auf halbem Wege fährt man längs einem Gewühle und Gewirre von Felſenſtücken, Porphyr- und Sandſteintrümmern, glaube ich, daß man wähnen muß, es ſei hier ein ganzes Gebirge eingeſtürzt und zuſammengebrochen. Viele dieſer Trümmer ſind ſchon mit Moos und Bäumen überdeckt, ja an manchen Punkten hat ſich über dieſem Geſteinschaos Wald entwickelt; andere Felſenſtücke ſcheinen neueren Datums zu ſein und entbehren jeglicher Vegetation. Der Bach an der anderen Seite iſt natürlich hier am ſchönſten, denn auch darin liegt ein Theil dieſes Felſenſchuttes, welcher das Waſſer einengt und zwingt, in tollen Sprüngen und Fällen dahin zu brauſen, weiß ſchäumend und lärmend.

Endlich, nach dreiſtündiger Fahrt, erweitert ſich die Schlucht zu einem Thale, in welchem St. Ulrich liegt mit ſeinen zerſtreuten, meiſt großen Häuſern, von welchen viele bis in verhältnißmäßig ſehr bedeutenden Höhen, auf grünen Bergen und Abhängen ſichtbar ſind.

Wir fuhren zuerſt zur „Poſt“, wo es uns aber, der Lage nach, nicht gefiel und gingen weiter zum Gaſthofe Marienheim, wo wir zwei hübſche Zimmer im dritten, eigentlich zweiten Stock, mit ſo viel Ausſicht fanden, als überhaupt in St. Ulrich zu finden iſt. Denn der um die Kirche gruppirte und vereinte Theil des Ortes liegt in einer Mulde und die Vorberge ſind, wenn auch nicht übel, doch zu langgeſtreckt und benehmen die Ausſicht auf die höheren Felſenberge dieſes Gebietes. Nur in öſtlicher Richtung, von welcher der Gröbner Bach nahezu Oſt-Weſt fließt, iſt ein Ausblick auf den Gebirgsſtock Meiſules und nur ein Stück des gewaltigen Langkoffels (Sasj lang) reckt ſein Haupt empor über den Vorbergen. Die Beiden hatten wir vor unſeren Fenſtern und vor der kleinen Veranda des Hauſes.

Die Leute ſprechen hier in Gröden (Gradena) wie im ganzen Gebiete des Thales das Ladiniſche, eine der italieniſchen verwandte Mundart, die mit der Sprache des Volkes in den Bergthälern der italieniſchen Provinz Belluno große Aehnlichkeit hat. Gleichwohl kommen viele Worte vor, die ſich aus dem lateiniſchen oder italieniſchen nicht leicht ableiten oder erklären

lassen. Da alle Nationen und Volksstämme ihren Sprachen ein recht hohes Alter vindiciren wollen und, wie z. B. der Geschichtsschreiber Dalmatiens, Cattalinich, die Südslaven von Cham oder Japhet — ich weiß es nicht mehr genau — abstammen läßt, und einen dieser Urväter der Menschheit zum Slaven stempelt, so ist man auch in Gröden, obschon nicht so weit zurückgehend, überzeugt, daß die Sprache daselbst mindestens etruskischen Ursprungs sein müsse, und daß auch keltische Anklänge vorhanden seien. Das Alles mag denn auch seine Richtigkeit haben, denn die Etrurier herrschten auf ganz Italien und wurden nur allmälig von den Griechen aus Süditalien und später von den Römern nach dem Norden dieses Landes gedrängt, wo sie dann von den eindringenden Kelten im Anfange unserer Zeitrechnung völlig aufgerieben wurden und als Nation zu existiren aufhörten. — Daß ihre Ansiedlungen bis nach Südtirol sich erstreckt haben mögen, ist sehr wahrscheinlich. Was indeß ihre Sprache anbelangt, so ist man heute noch nicht im Klaren, welcher Familie sie angehörte. Sehr wahrscheinlich ist, daß sie mit der lateinischen verwandt war. Wir besitzen wohl von diesem merkwürdigen Volke an 3000 Inschriften auf Grabmälern und Gedenksteinen, aber die Gelehrten sind noch immer in ihrer Entzifferung nicht einig. Während die Einen sie aus semitischen Ursprüngen ableiten, wollen Andere asiatischen Ursprung als entscheidend annehmen, ja in Sibirien die Wiege dieser Sprache finden. Trotz alldem weiß man darüber so viel wie gar nichts oder im besten Falle sehr wenig. —

Es ist also nach dieser Richtung nicht möglich, irgend welche Beziehungen des Ladinischen zum Etrurischen nachzuweisen. Die Leute glauben sich aber darauf stützen zu können, daß bei Ausgrabungen im Grödner Thale Waffen, Fibeln und Ornamente aufgefunden wurden, welche sie kurzweg als Erzeugungen der ehemaligen Bewohner desselben bezeichnen und etruskisch nennen.

Wenn auch manche berechtigte Zweifel bezüglich des etrurischen Ursprunges dieser Gegenstände, besonders der Waffen gestattet sind, so mögen einzelne derselben als etrurische Arbeitsleistungen gelten. Gleichwohl beweist das bezüglich der Sprache nicht viel, denn solche Erzeugnisse einer schwunghaft betriebenen Industrie, welche die Etrusker als thätiges Handelsvolk nach allen Richtungen hin vertrieben, geriethen von Markt zu Markt,

wenn nicht direct, ſo doch indirect und ſchrittweiſe bis in die nördlichen und öſtlichen Länder Europas und werden ebenſo in Skandinavien wie in Ungarn und anderwärts aufgefunden. Die Etrurier bezogen ſogar Bernſtein aus dem deutſchen Norden, verarbeiteten denſelben zu geſchmackvollen Schmuckgegenſtänden und ſetzten dieſe an den Küſten des Mittelmeeres und im Inneren Europas wieder ab, wo ſie allmälige Verbreitung fanden.

Wie dem immer ſei, gewiß iſt, daß die heutige ladiniſche Mundart mit der italieniſchen oder lateiniſchen im Allgemeinen übereinſtimmt, und daß die Abweichungen davon den Berührungen zuzuſchreiben ſind, welche die Bevölkerungen dieſer Gebirgsthäler durch längere oder kürzere Zeit mit Völkerſchaften gehabt, welche in ihren Wanderungen und Kriegszügen die Alpenübergänge benützten, um von Süden nach Norden und umgekehrt zu gelangen. Daß die Gröbner dabei, wie alle Grenzvölker, aus der Sprache dieſer fremden Durchzügler Worte aufgenommen und nach ihrer Mundart umgeſtaltet haben, bedarf keines beſonderen Beweiſes.

Jetzt iſt übrigens die deutſche ſowohl, wie die italieniſche Sprache ziemlich verbreitet, und kann man ſich mit Hilfe dieſer beiden recht gut mit dem Volke verſtändigen. Die deutſche Sprache iſt im Allgemeinen die der Gebildeten, und es iſt bedauerlich, daß die Regierung darauf wenig Rückſicht nimmt und die Wohlhabenderen zwingt, ihre Kinder nach Brunnecken oder Innsbruck zu ſenden, um dieſe Sprache zu erlernen, da ſie ſelbſt in St. Ulrich nur italieniſche Lehrer in den Schulen aufſtellt, alſo, wie es ſeiner Zeit auch in Trieſt geſchah, gegen den Wunſch der Gebildeteren, das italieniſche Element geradezu erzieht, welches ihr dann läſtig und unbequem durch ſeine Aſpirationen wird.

Genug an dem. Am Tage nach unſerer Ankunft heiterte ſich der Himmel auf und wir zogen nach dem Frühſtücke aus, um ein Kirchlein, St. Jakob, zu erreichen, das am nördlichen Abhange der Vorberge mit ſeinem rothen, ſpitzigen Thurme uns entgegen ſchimmerte. Der Meßner desſelben, dem wir zufällig begegneten, ſchloß ſich uns als Führer an, zeigte uns, als wir oben angelangt waren, das einfache Gebäude, welches nicht viel Bemerkenswerthes in ſich ſchließt, außer einigen Fresken aus alter Zeit, die vielleicht kunſtgeſchichtlich einigen Werth haben könnten. Von da aus begleitete uns der recht intelligente Meßner — nachdem er ſich mit einem Hirten wegen des Mittagläutens

in's Einvernehmen gesetzt und die Thurmuhr nach meiner Taschenuhr gerichtet hatte — weiter und führte uns in gleicher oder etwas größerer Höhe — etwa 4800 Fuß über Meer — einen reizenden Weg gegen Osten und Nordosten.

Die Dolomitberge in dieser Richtung traten nun mit allen ihren Zacken und Spitzen immer schöner vor uns auf. Die Geisspitzen im Nordwesten, der Stevia, der Cianpatoch (Cian = Cane, Hund, wie Vacceia = Vacca, Kuh), der Meisules, der Lang- und Plattkoffel (Sasj lang und Sasj platt) im Süden und wie sie alle heißen, nehmen sich ganz herrlich aus, während uns schöne Matten und Baumgruppen in unserer nächsten Umgebung erfreuten. Nach längerer Wanderung in dieser Richtung stiegen wir abwarts nach St. Christina am Grödner Bache, wo wir nach 3½ Stunden Marsch Appetit verspürten und einiger Ruhe bedürftig waren. Wir speisten in einem nicht viel versprechenden Wirthshause, durften uns aber über das einfache Essen in keiner Weise beklagen. Wir saßen noch eine lange Weile im Freien und in prächtiger Luft, stiegen dann zum Grödner Bach hinab, überschritten auf einer Brücke denselben und gingen auf sehr schönem Weg am linken Ufer in 1½ Stunden bequem näch St. Ulrich thalabwärts. Kaum angekommen, stellte sich heftiger Regen ein und wir waren umso glücklicher, nunmehr unter Dach in unserer bequemen Wohnung zu sitzen und die schönen Stunden des Tages so gut ausgenützt zu haben.

Auch der nächste Tag, ein Sonntag und der darauf folgende Montag waren böse, es regnete fortwährend und nur ab und zu war es möglich, mit Ueberschuhen und Regenschirm bewaffnet, sich in's Freie zu wagen. Wir gingen am Sonntag ins Hochamt, hörten da eine italienische Predigt, von der sicherlich, da sie in reinster Sprache gehalten wurde, nur sehr Wenige etwas verstanden. Sie handelte übrigens über die Engel und deren Aufgabe im Haushalte Gottes, wo sie in sechs Classen eingetheilt und organisirt, theils im Dienste des Himmels, theils in jenem des Menschen ganz außerordentlich in Anspruch genommen sein sollen. Genauer hätte ein Mitwirkender die ganze Einrichtung nicht beschreiben können, als es der gute Pfarrer gethan, der überdies sehr gewählt und geläufig sprach.

Am Montag besuchten wir die Schnitzerschule, welche, von der Regierung in's Leben gerufen und unterstützt, vom öster-

reichiſchen Muſeum in Wien mit Vorlagen und Gypsabgüſſen verſehen wird.

Das ganze Grödnerthal iſt bekanntlich von einer Holzſchnitzer-Bevölkerung bewohnt, welche entweder Heiligenfiguren oder Spielzeug aus Zirbelholz verfertigt, die in der ganzen Welt Abſatz finden. — In früherer Zeit war dieſe Beſchäftigung die Quelle reichen Erwerbes für die Grödner, die nach allen Ländern zogen, um den Handel mit ihren Erzeugniſſen zu fördern. Sie kamen oft als reiche Männer nach Haus zurück, bauten ſich große, ziemlich geſchmackloſe Häuſer und verlebten gemächlich ihre alten Tage in ihrer geliebten Heimat.

Das Alles hat ſich nun zu Ungunſten der Grödner verändert und obſchon noch immer große Ladungen von Heiligen und Spielwaren nach allen Welttheilen verſendet werden, ſo geht doch die Induſtrie weſentlich zurück. Schuld daran mag ſein, daß die Zirbelbäume in größerer Ferne geſucht werden müſſen und mithin das Rohmaterial, für deſſen Nachwuchs man nicht geſorgt, theuerer wird, daß die Schnitzer in ihren Arbeiten zumeiſt auf dem Standpunkte ſtehen, wie vor zwei Jahrhunderten, und daß der ganze Handel nicht mehr von den einzelnen Familien betrieben wird, ſondern in der Hand von wenigen Geſchäftsleuten liegt, welche die Arbeiter, ähnlich wie in anderen Verhältniſſen, ausbeuten und im Solde haben, die Löhne aber mit allen Mitteln auf ein Kleinſtes herabdrücken. Dadurch iſt die Concurenz unter den Arbeitern, das Streben nach beſſerer Leiſtung vernichtet, aber auch die Concurenz mit anderen Erzeugungsorten ſehr ſchwierig gemacht.

Die Geſchäftsleute, die das Monopol in Händen haben, kümmern ſich wenig oder gar nicht um Kunſtrichtung und Geſchmack, ſie wollen Geld machen auf Koſten der Arbeiter, und ob nun die Leiſtungen dieſer gut oder ſchlecht ſind, iſt ihnen ziemlich gleichgiltig, ſo lange ſich genügender Abſatz findet.

Mit der Schule wollte die Regierung dieſen Uebelſtänden ſo gut als möglich abhelfen und für die Heranbildung von Arbeitern ſorgen, welche den heutigen Anforderungen beſſer entſprechen.

Die Schule iſt aber eigentlich eine Arbeitswerkſtätte, welche dem Director derſelben — einem kenntnißreichen und erfahrenen Manne, der im öſterreichiſchen Muſeum in Wien herangebildet wurde, gehört, der davon leben muß. Es werden, das iſt nicht

zu leugnen, unter seiner Leitung ganz bemerkenswerthe Arbeiten ausgeführt, besonders große Holzstatuen von Heiligen sorgsam nach guten Mustern geschnitzt und bemalt, und wenn auch die Richtung eine etwas manierirte und süßliche ist, dennoch viel bessere Resultate als ehedem erzielt.

Sie liefert aber keine Schüler im eigentlichen Sinne des Wortes, welche auf die weitaus ausgedehnteren Arbeitsleistungen für den großen Export Einfluß nehmen, und so kommt es, daß während in der Schule nach den besten Mustern gearbeitet wird, bei den Schnitzern der Bevölkerung noch immer Schafe, Hunde, Löwen, Elephanten ꝛc. ꝛc. hergestellt werden, die reine Scheusale sind.

Und dennoch würde nahezu dieselbe Mühe und Arbeit darauf verwendet werden, wenn die Spielzeuge und Anderes den Verhältnissen des Lebens und der Wirklichkeit entsprechend wären. Würden von der Schule Modelle und Muster hergestellt werden, welche unter der schnitzenden Bevölkerung zu vertheilen wären, so könnte zweifelsohne die Unterstützung der Regierung dem Handel mehr eintragen und Vortheile bieten, als die Schule als Werkstätte eigener Rechnung eines Privaten.

Die Preise der aus dieser letzteren hervorgehenden Leistungen sind im Allgemeinen auch nicht so billig, um mit anderen des Auslandes concurriren zu können. Uebrigens beschränkt man sich zumeist auf Heiligenfiguren und sucht nicht nach anderer Richtung Absatz zu erlangen, was bei der unleugbaren Fertigkeit und Geschicklichkeit der Bevölkerung möglich sein dürfte.

Die Besuche aller dieser Anstalten halfen uns über das schlechte Wetter hinweg. Es heiterte sich der Himmel aus und wir konnten am Dienstag wieder an eine Excursion denken. Wir fuhren in der That auf der guten Straße über St. Christina ostwärts weiter bis St. Maria und gingen von da aus, uns rechts nach Norden wendend, in das sogenannte Langthal, das wir übrigens am ersten Tage schon von der Höhe theilweise übersehen hatten. Auf den schönen grünen Matten, wo zahlreiche Herden weideten, zwischen Baumgruppen und lichtem Wald, umgeben von steilen Felsenwänden, die mannigfach beleuchtet waren und über welche schöne Wolkenschatten zogen, war ich so befriedigt und angeregt, daß ich sogar selbst mich an's Zeichnen wagte. Meine Leistungen erregten aber helles Gelächter und ich glaube,

daß es nicht unverdient geweſen. Indeß, wie bei allen meinen Arbeiten, kümmere ich mich wenig um den ſpäteren Erfolg, ſondern nur um meine eigene Unterhaltung — gewiß ein ſchlimmer Zug meines Charakters, dem ich leider nichts Beſſeres entgegenzuſetzen im Stande bin. Wir kehrten Nachmittags in ziemlich vorgerückter Stunde zurück und da ich gute Dispoſitionen am Himmel wahrnahm, ſo beſtellte ich ſchon des Abends wieder den Wagen für den kommenden Morgen.

Wir wurden bereits um halb ſechs Uhr Früh geweckt und als ich das Fenſter öffnete, da ſtieg eben die Sonne über den Meiſules, roſenfarbes Licht auf Berg und Thal verbreitend. Vor ſieben Uhr fuhren wir ab, abermals über St. Chriſtina und Maria, diesmal aber weiter bis Plan, wo die Straße als ſolche endet und in Gebirgswege übergeht. Hier wurden die Pferde ausgeſpannt und die mitgenommenen Sättel darauf gelegt. Nach kurzer Raſt ſetzten wir uns auf und ritten ſüdwärts gegen das ſogenannte Sellajoch, ein viel benützter Weg, um vom Grödner Thal in das Faſſathal zu gelangen.

Man reitet zwiſchen dem Meiſules und dem Langkoffel hindurch, und in ſolcher Nähe des letzteren, daß man ſeinen ganzen Bau, die Riſſe und Eisrinnen genau unterſcheiden kann, die dieſes merkwürdige, an 10.000 Fuß hohe Felſengebirge von oben nach unten durchziehen. Am Fuße des Berges lehnen ſich ſehr bedeutende Schuttkegel an denſelben und überall ſind auf den in der Regel mäßig aufſteigenden grünen Thalmatten große Steinblöcke umhergeſtreut aus älteſter, wie aus neueſter Zeit. Sie ſind in Folge ihres Gewichtes und der erlangten Geſchwindigkeit im Falle weit in die Mitte des Thales vorgedrungen und vereinigen ſich mit dem ähnlichen Material, welches auf der andern Seite von Meiſules herabkollert. Zirbel- und Fichtenbäume gruppiren ſich ſchön und maleriſch um dieſe Felſenſtücke, von welchen die älteren bereits mit Erde überdeckt aus dem Boden mit irgend einer Ecke hervorſchauen, oder mit Moos und Vegetation überdeckt, ja mit Bäumen beſetzt ſind, deren Wurzeln ſie umklammern und in das untere Erdreich eindringen, wo ſie kräftigere Nahrung finden, als auf dem verwitterten Steine.

So ging es fort und fort, oft neben luſtigen Bächen und Waſſeradern, welche gar lieblich murmelten, in einer erquickenden Alpenluft und von einem tiefblauen, ſchon halb italieniſchen Himmel

überwölbt, auf welchem Wolken und Nebel in fantastischen Formen langsam von West nach Ost zogen, die hohen Berge aber unverhüllt ließen. Eine zauberische Stille und Ruhe herrschte in der Natur, als ob sie zur Andacht einladen wollte.

Allmälig wurde die Baumvegetation dürftiger und nur grüne Matten, Gerölle und Felsenstücke beherrschten die Gegend im Thale. Wir ritten noch immer in der Richtung des Sellajoches nach Süden, und als wir in dessen Nähe anlangten, da that sich eine neue, wunderbare Welt vor uns auf und unser Blick schweifte in immer größere Ferne zwischen Bergen und Thälern.

Vor uns im Süden stand der gewaltige Gebirgsstock der Marmolata in tiefblauen Duft gehüllt und mit dem großartigen Gletscher, welcher diese Gebirgsmasse bedeckt. Sie war von uns nur durch das schmale Frostthal getrennt, dessen grüne, in Sonne gebadeten Fluren heraufleuchteten. Unmittelbar unter uns im Thale der Ort Campitell, links im Osten die schön sich aufbauende Sellagruppe, welche, wie aus verschiedenen kolossalen, oben abgeplatteten, übereinander gelagerten Thürmen bestehend, hoch in die Lüfte ragt.

Vom Sellajoche wandten wir uns rechts nach Westen und ritten auf den Col di Rodella, dessen Höhe über Meer etwa 7500 Fuß sein mag. Der Umblick ist hier ein vollständiger nach allen Seiten hin, man steht wie in einem Mittelpunkt der Dolomitenwelt. Außer den genannten Bergen sieht man nun auch den Schlern und Rosengarten, ja in der Ferne sogar die Tiroler Berge über Meran und bis zur Ortlerpruppe, die aber selbst vom Schlern gedeckt ist. Auf der Ostseite dringt der Blick bis zu den Gebirgen am Cortina d'Ampezzo. Hier oben klärte sich der Himmel vollständig auf und es war ein hoher Genuß, in der prächtigen Alpenluft, in der Nähe und in der Ferne sich umgeben zu sehen von mächtigen Bergen mit Zacken und Spitzen, gleich gothischen Domen und Thürmen duftig und farbig, von Licht umsäumt und projectirt auf dem blauen Himmel.

Am gewaltigsten erschien indeß von der Sonne beleuchtet der mächtige Langkoffel im Norden, in unserer unmittelbaren Nähe vom Thale gleich einem Felsenbündel aufsteigend.

Man erkennt deutlich die Zerstörungen, welche Wasser und Eis an ihm verüben, wie der Zahn der Zeit fortwährend nagt an seinem verhältnißmäßig leicht zerklüftbaren Gesteine. Diese

gewaltigen Naturkräfte arbeiten unaufhörlich daran, ſeine Höhe und Maſſigkeit zu verringern, und man erkennt in manchen Fällen genau die von ſeinen Höhenumriſſen ausgebrochenen, nun weit im Thale liegenden Felſenſtücke. Diejenigen, welche ſich die Aufgabe geſtellt haben, dieſen Felſenberg zu beſteigen, fanden, daß trotz der Schwierigkeiten, welche zu bewältigen ſind, die größten Gefahren bei Erklimmung der ſcheinbar ſenkrecht aufſteigenden Wände von den fort und fort herabfallenden Steinen und Felſenſtücken herrührten.

Wie hoch und maſſig mußte ein ſolcher Berg zur Zeit als er vollends ausgebildet und emporgetrieben war, vor vielen Jahrtauſenden geweſen ſein? Wie viel mag davon im Thale und weiter ab angehäuft ſein? Daß bei der immer währenden Thätigkeit des Waſſers ſeine Höhe und ſein oberer Umfang ein größerer geweſen ſein mußten, iſt unzweifelhaft, und es mögen in der Vorzeit Gletſcher darauf gelegen haben, die ſich heutzutage nicht mehr auf denſelben zu halten vermögen. So auf allen Bergen, mehr oder weniger je nach der Brüchigkeit ihres Geſteins oder der Lösbarkeit ihres Erdreiches, und wir können uns eine vergletſcherte Gebirgswelt der Vorzeit vorſtellen, deren Eisfelder weit ausgedehnter und mächtiger, weit tiefer herabreichten, als es gegenwärtig der Fall iſt. Dagegen waren zu dieſer Zeit die aus dem Material der Berge aufgeſchütteten Thäler und Ebenen, ja ganze Länder nicht vorhanden. Das Meer umſpülte die Bergabhänge, deren Gletſcher vielleicht bis zu deſſen Oberfläche herabreichten. Das war dann die Eiszeit für dieſe Gebirgsländer, von welchen ſich auch Eisberge loslöſten mit Felſen und Steinen, die ſie weitab vom Berge bei ihrer Auflöſung zu Boden ſinken ließen.

Dieſe Dolomiten ſind der Natur ihres Geſteines nach leichter zerſtört als andere. Eindringendes Waſſer, welches im Winter oder ſelbſt in der Nacht friert, erweitert die Spalten und Zwiſchenräume, in welche es abſickert, nimmt als Eis größeren Raum in Anſpruch, ſprengt und zerklüftet, was ihm in ſeiner Ausdehnung Hinderniſſe bereitet, hält aber die loſe gewordenen Bruchtheile noch zuſammen. Sobald warme Luft oder die erwärmenden Strahlen der Sonne das Eis in Waſſer verwandeln, da läuft es ab und mit ihm fallen die in keinem Verbande mehr ſtehenden Stücke an den Abhängen in's Thal, und

jeder Sommer, jeder warme Windhauch, jeder sonnige Tag löst neue Stücke der geborstenen Felsen.

Die Wirkung des Eises ist erstaunlich. Gießt man z. B. Wasser in eine eiserne Bombe und läßt man das Wasser frieren, so sprengt es, zu Eis geworden, die Bombe in Stücke.

Diese Zerstörungen alle vergrößern durch Hilfe des Wassers das sogenannte feste Land um die Berge herum, von welchen Flüsse und Wässer herabfließen und dazu die Arbeit der Vergrößerung übernehmen. Die Berge aber, die das Alles leisten müssen, verkleinern sich, und so sehen wir auch hier, wie die Natur — die physische wie die geistige — ein Gleichgewicht, eine Ausgleichung anstrebt, die sie gleichwohl niemals erreicht, weil die inneren elastischen Kräfte die Veränderung in der Vertheilung der Materie und ihres Druckes verspüren, in größere Spannung dort und da gerathen und neue, plötzliche oder allmälige Hebungen bewirken, welche demselben Schicksale entgegengehen, wie die früheren. Ein ewiger Wechsel ist das Leben der Natur, nur die Gesetze und diejenige Allgewalt, von welcher sie ausgehen, bleiben ewig und unwandelbar zu allen Zeiten, an allen Orten des Weltalls dieselben.

Auf dem Col di Rodella war es einstweilen spät geworden, und wir mußten auf den Rückzug denken. Ich hatte ein paar Blumen, darunter zwei Stück Edelweiß, gepflückt und in Papier gegeben, der Magen war befriedigt worden, noch eine Umschau ward gehalten und dann, da Alles zu Ende gehen muß, verließen wir den schönen Ort. Wir gingen zu Fuß bergab. Als wir am Fuße des Col di Rodella angelangt waren, erblickten wir eine Gruppe Menschen — Männer und Weiber — die eben die Wiesen gemäht hatten und ruhten. Als wir uns auf unserem Wege ihnen näherten, fingen sie an, im Chore zu singen: deutsche Lieder mit italienischer Wärme und italienischer Stimme. In dieser klaren, reinen Luft, in Mitte dieser stillen, wunderbaren Berge und Thäler, klang das Alles so schön und lieblich, daß wir ganz entzückt applaudirten. Als ich überdies näher kommend, einem von den Aelteren ein Geschenk einhändigte, da war der Freudensbezeugung keine Ende und sie sangen noch lange, als wir uns von ihnen entfernten.

Aufwärts waren wir 2½ Stunden geritten, abwärts, wenn auch nur gehend, ging es rascher, und wir waren in

1¾ Stunden wieder in Plan. Nach halbstündiger Rast wurden die Pferde wieder an den Wagen gespannt und wir fuhren mit denselben sehr rasch bergab nach St. Ulrich, das wir in weniger als zwei Stunden erreichten.

Unsere Zeit war um und wir fuhren Tags darauf mit Sack und Pack bei herrlichstem Wetter wieder nach Waidbruck. Leider war es uns nicht mehr möglich gewesen; die Seiser Alpe, dieses größte Hochplateau Südtirols und von da aus den Schlern zu besteigen, wie es früher projectirt wurde. Das unsichere Wetter der in St. Ulrich zugebrachten Tage hatte uns darum gebracht und unsere alten Knochen waren zu sehr hergenommen, um an unserem festgesetzten Reisetage einer Verschiebung desselben zu Gunsten des Schlerns vorzunehmen. Vielleicht gelingt es, das nächste Jahr diese lohnende Excursion zu machen, wenn Leben und Kräfte uns nicht verlassen.

In Waidbruck war es sehr warm; aber trotzdem besuchten wir gegen Mittag die Trostburg, ein Schloß des Grafen Leopold Wolkenstein, der, 80jährig, den harten Weg noch überwindet, welcher zur Burg hinan führt. Graf Wolkenstein lag eben krank darnieder, da oben ziemlich allein und verlassen, soll sich aber erholt haben.

Die Burg ist groß und geräumig, etwas hochgelegen und mühsam zu erreichen auf dem schreckhaften Südtiroler Pflaster, das man ähnlich nur wieder in der Türkei findet und das die Füße des Ungewöhnten schädigt und ermüdet. Die Einrichtung der Burg bietet nichts Bemerkenswerthes, einige hübsche Schränke ausgenommen. Die sonstige Einrichtung ist nicht vollendet, ebenso wenig die Restaurirung der Räumlichkeiten. Es gibt da noch viel Wüstes und Leeres. Nach unserem Speisen in Waidbruck trafen die Maulthiere ein, die wir zum Aufstieg nach Klobenstein bestellt hatten, wir ritten aber erst gegen vier Uhr ab, um des Schattens am rechten Ufer der Eisack und aufwärts zu genießen. Der herrliche, kühle Ritt zwischen Kastanienbäumen und unter Weinlauben erfreute uns ungemein. In Sicht unserer bekannten Dolomiten betrachteten wir sie mit steigendem Vergnügen und Interesse, als die untergehende Sonne sie leuchtend roth und röther färbte, während tiefblaue Schatten vom Eisackthale langsam hinaufrückten.

Endlich kamen wir nach 7½ Uhr bei schon eingetretener Dunkelheit in Klobenstein eben zum Abendessen an, wo wir von Freunden und Bekannten freudig begrüßt wurden.

Trotz der Länge meines Briefes und meines doch unvollständigen Berichtes, will ich noch Einiges über das Grödner Thal hinzufügen. Ich werde kurz in meinem Epilog sein, weil ich wohl zu geringe Zeit dort gewesen und zu flüchtig mich umgesehen habe, um eingehender mich in Beschreibungen einlassen zu können. Jedenfalls ist es ein merkwürdiges Stück Erde, das gesehen, ja studirt zu werden verdient, wenn auch St. Ulrich eben nicht der Ort wäre, wo ich längere Zeit verweilen möchte. Dazu ist es zu eintönig. Würde in St. Christina oder etwas weiter nach Osten im Schlosse „Fischburg" — einer früher Wolkenstein'schen Besitzung, die durch Schenkung an die Gemeinde St. Christina und St. Maria übergegangen ist und als Armenasyl dient, aber verwahrlost zu Grunde geht — würde dieses weitläufige und interessante Gebäude, in ein gutes Hotel-Pension verwandelt und hergestellt werden, so könnte der Aufenthalt daselbst sehr angenehm und jenem in St. Ulrich weit vorzuziehen sein. Die Wälder in seiner unmittelbaren Nähe, die schöne Aussicht gegen die nördlichen und östlichen Dolomiten, die reine alpliche, staublose Luft in einer Höhe von mehr als 4000 Fuß, würden nicht nur den Genuß des Aufenthaltes erhöhen, sondern auch der Gesundheit und der Auffrischung der Kräfte sehr zuträglich sein. Der Besuch von Seite der Fremden — Engländer gibt es bereits in St. Ulrich in Hülle und Fülle — wäre sicherlich zu erwarten, und es wäre damit also auch ein gutes Geschäft zu machen. Man wollte wohl eine solche Einrichtung treffen, aber die Gemeinden von St. Christina und St. Maria ziehen es in christlicher Demuth vor, das Gebäude verfallen zu lassen, so daß recht bald Niemand etwas davon haben wird.

Interessant sind, wenn auch nicht schön zu nennen, die Trachten der Weiber am Sonntage. Sie tragen eine schwarze, persische Kopfbedeckung von ziemlicher Höhe, wie ein abgestutzter Zuckerhut, dessen oberer Rand mit einem festanliegenden blauen Bande umgeben ist, die Masche nach hinten angeheftet. Um den Hals tragen sie einen gesteiften, enganliegenden weißen Kragen, der bis unter die Ohren reicht und vorne ausgeschnitten ist, um die Kopfbewegung zu ermöglichen. Am unteren Theile desselben ist

Felsenstücke und Erdmassen aller Art ausbrechen, und verfolgt ihren Weg bis zum Thale. Hier sieht man neue durch diesen Schutt gebildete Erhöhungen, Hügel und Vorberge, gleichsam die Kinder jener größeren, mächtigeren Väter.

Einzelne Felsenstücke, groß, scharfkantig, liegen zerstreut in Mitte von Fichten, Zirbeln und anderen Bäumen im Thale umher, manche noch kahl und verhältnißmäßig frischeren Bruches, andere ältere von Flechten, Moos und anderen Pflanzen fleckenweise oder ganz überzogen, endlich auch solche, auf welchen bereits Bäume sich entwickeln konnten, deren Wurzeln nicht selten wie Klammern den Stein umfassen und in das tiefere Erdreich reichen, nach besserer Nahrung suchend.

In manchen Thälern liegen ganze Bergtheile in Stücken wirr durch einander geworfen, anderswo sind es großartige Erdabrutschungen, welche mit Wald und Stein das Thal überdecken, oder mächtige Lawinen und Eisbrüche, welche auf ihrem Wege Alles vernichteten, was sich ihnen entgegenstellte.

Dazwischen rieseln Wässer, die nicht selten, von dem herabkollernden Schutt der Berge überdeckt und verschüttet, ihren Lauf verändern mußten, im Beginne oft versumpfend oder Seen bildend, bis es ihnen gelingt, sich ein neues Bett zu graben, in welchem sie fröhlich dahinbrausen, über Stock und Stein hinweg, schäumend, tobend und im Lichte spielend.

Ihre Arbeit ist dauernd, so lange die Bedingungen ihres Lebens gegeben sind, sie lassen sich verdrängen, in Dünste umwandeln, aber nicht vernichten, und wo den fließenden Wässern ein einstürzender Bergtheil den Weg verlegt, da sammeln sie sich bei entsprechender Nahrung, zum Angriffe auf die widerstehenden Hindernisse, bahnen sich über dieselben hinweg neue Wege und streben als Wasserfälle oder in kühnen Sprüngen nach ihrem Ziele, den ruhigen Lauf in der Tiefe zu erreichen. Sie nagen fortwährend an den hemmenden Wänden und an ihrer Unterlage, bis sie, wenn auch nach mehr als tausendjähriger Arbeit, die Wege finden können, die sie in letzter Auflösung zum Meere führen. Sind die Zuflüsse nicht genügend, um den Seen einen Abfluß zu verschaffen, so erhalten diese sich als solche, so lange die Verdunstung nicht größer wird als der Zufluß, trocknen endlich in diesem Falle aus und es bedeckt sich der Grund mit um so

üppigerer Vegetation, als Schlamm und Erde sich darauf ansammelten.

Die Bäche und Flüsse, welche in ihrem Laufe nicht gehemmt werden, begnügen sich aber nicht damit, die feste Kruste zu durchfurchen, sie nehmen auch feste Theile mit sich im Verhältniß ihrer Wassermasse und Geschwindigkeit und der leichter oder schwieriger lösbaren Theile der von ihnen durchzogenen Gebiete. — Diese Theile der festen Erdkruste werden geschoben, gerollt oder in Staubform im Wasser getragen, ans Ufer gelegt und dahin versetzt, wo das fließende Wasser ein geringeres Gefälle besitzt und die Lasten nicht mehr tragen und schieben kann, die es früher bewältigte. — Oft finden die Wässer unter den sie überdeckenden Massen Abfluß oder schaffen sich einen Weg durch Canäle, Spalten und Fugen unter der Oberfläche, das Erdreich, das sie durchfließen, durchfeuchtend und lösend. — Was sie an Sand und Vegetationstheilen mit sich führen, das geht mit ihnen unter der Oberfläche nach tiefer gelegener Gegend, wo es allmählig abgelagert wird, zuweilen die benutzten Wege verstopft und Sumpf und See in höheren Schichten bildet, oder bis das Wasser andere Auswege gefunden, um als Quelle zu Tage zu treten und seinen Weg nach tieferen Lagen zu verfolgen.

Die Nahrung, welche die Wässer alle erhalten, kommt aus dem Luftkreise, welcher der Träger aller Feuchtigkeit ist, die zum weitaus größten Theile vom Meere, aber auch von allen Wasseroberflächen des Festlandes durch Verdunstung der Luft zugeführt wird, wenn diese letztere in mittelbarer oder unmittelbarer Verbindung mit derselben steht.

Die Luft ihrerseits nimmt Feuchtigkeit auf, im Verhältniß ihrer Wärme. Wird sie mithin gezwungen, an den Bergen hinanzusteigen oder im Allgemeinen in kältere Gebiete zu strömen und von ihrer Wärme im Ausgleiche mit diesen zu verlieren, so gibt sie die überschüssige Feuchtigkeit in Form von Niederschlägen ab. Solche Niederschläge werden dort, wo ganze Gebirgsketten den wärmeren Luftströmungen sich entgegenstellen, am ergiebigsten sein und wir sehen in der That, daß die Schneegrenze hoher Gebirge an dieser Seite tiefer herabreicht, als an den anderen Abhängen.

Im Winter oder in jenen Höhen, wo die Temperatur unter dem Nullpunkte steht, bleibt der fallende Schnee auf dem Erd-

boden liegen und häuft sich daselbst an. Es bilden sich ausgedehnte Schnee- und bei andauernden tiefen Temperaturen Firn- und Eisfelder. Das fließende oder stehende Wasser erstarrt, füllt in Eis verwandelt, Spalten und Fugen zwischen Felsen und im Erdreiche aus und verwandelt dieses letztere in einen harten Körper bis zu entsprechenden Tiefen. — Das Eis nimmt aber einen größeren Raum in Anspruch als das Wasser, aus welchem es gebildet worden und übt demgemäß einen unwiderstehlichen Druck auf die einschließenden Wände aus, schafft sich größeren Raum, sprengt oder verschiebt die entgegenstehenden Hindernisse und hebt mehr oder weniger die bestandenen Verbindungen der Felsen- oder Erdtheile auf, so daß diese nur durch die bindende Kraft des Eises an einander hängen. Diese Kraft erlahmt indeß, sobald genügend warme Luft oder die erwärmenden Strahlen der Sonne den Zauber lösen und das Eis wieder in Wasser verwandeln. — Dann stürzen die ihres Zusammenhanges beraubten Felsen- oder Erdtheile, je nach der Neigung der Bergabhänge zu Thal, oder das Erdreich wird aufgelockert und erweicht, entbehrt der früheren Verbindung mit seiner Unterlage und wo die Neigung des Bodens der Bewegung günstig ist, verschiebt es sich thalab mit größerer oder geringerer, oft ganz unscheinbarer Geschwindigkeit.

Nicht selten stürzen unter solchen Einflüssen mächtige Felsblöcke herab, Lawinen von Schnee und Eis, aber auch solche von Erde und Steinen zerstören Alles, was sich ihnen auf ihrem Wege entgegenstellt, Wälder, Wiese und Material aller Art mit sich führend und zuweilen Tod und Verderben bringend. Aber selbst dann, wenn keine solche Katastrophen eintreten, ist das Zerstörungswerk des Wassers und die dadurch bedingte Bewegung der Massen an den Abhängen eine fortwährende, wenn auch langsam oder in Intervallen vor sich gehende, und es ist eine bekannte Thatsache, daß manche Felsenberge nicht so sehr ihrer Steilheit wegen schwer zu besteigen, sondern gefahrvoll sind, wegen der von den Höhen unter dem Einflusse zunehmender Wärme herabfallenden und rollenden Steine.

Auf jenen Höhen, wo die Temperatur unter dem Nullpunkte beharrt und wo gleichzeitig Ebenen und Mulden bestehen, da bilden sich bleibende größere Schnee- und Eisfelder oder Gletscher von oft sehr bedeutender Mächtigkeit. Ist ihre Unterlage eine geneigte, so bewegen sich diese compact scheinenden, aber elastischen

Eismassen nach tieferen Standpunkten, ähnlich einem langsam fließenden Ströme, gelangen in wärmere Luftschichten, nähren flüssig geworden zahlreiche Bäche und Quellen und geben so den Tiefen allmälig und je nach den waltenden Temperaturverhältnissen das Wasser ab, welches von den Niederschlägen früherer Epochen herrührt und gleichsam für spätere Zeiten aufbewahrt wird.

Die Reibung, welche die drückenden Eismassen in ihrer Bewegung ausüben, vermehrt die Wärme an ihrer Unterlage, löst fortwährend Stein und Erdreich von dieser letzteren ab und ein Brei von alle dem gelangt als Grundmoräne ins Thal und bildet sehr bedeutende Schutthügel und Wälle. Andere Steinmoränen sammeln sich auf der Oberfläche der Gletscher dort, wo diese letzteren von Felsenspitzen und Kämmen überragt werden, welche ebenfalls ins Thal mit dem Gletschereise selbst gelangen.

Manche Gletscher schreiten außerordentlich rasch vorwärts, so daß man noch grünende Sträucher erblicken kann, wo schon nebenan das Eis vorgedrungen ist. Im Allgemeinen jedoch ist die Bewegung im Durchschnitt eine langsame, aber immer andauernde. Die Gletscher wie die beweglichen Erd- und Steinschichten veranlassen mithin eine namhafte Erosion, die sich selbst auf den härtesten Gesteinen zu erkennen gibt und im Gletscherwasser deutlich wahrnehmbar ist. Abgesehen von allen diesen Vorgängen der Zerstörung der Höhen erfahren alle Gesteine, in Berührung mit der Feuchtigkeit an ihrer Oberfläche, eine Zersetzung, die wir Verwitterung nennen und welche die Arbeit des Wassers erleichtert.

Ein ungeheurer Umsatz von Material aller Art wird sonach durch das Wasser von den Höhen nach den Tiefen gefördert und dieses Zerstörungswerk der Höhen und die Neubildungen in den Tiefen sind allerorten, so alltäglich und oft so unscheinbar, daß man ihrer nur selten gedenkt, wenn nicht besondere Erscheinungen auftreten, welche unser Leben, unser Eigenthum und unsere Einrichtungen gefährden oder vernichten. Dennoch vergeht kein Augenblick, in welchem die Oberfläche der Erde keine solchen Veränderungen erlitte.

Diesem Vorgange in der Natur und der Summirung aller großen und kleinen täglichen Veränderungen im Laufe langer

Zeitperioden verdanken wir alle die großen und ausgedehnten Anſammlungen von Geſchieben und Geröllen, welche den Untergrund ganzer Ebenen und Länder bilden, von den Bergen bis zum Meere und ſeinem Grunde. Viele dieſer Geröllſchichten haben ungeheure Mächtigkeit und wiederholen ſich in parallelen Lagen in der Tiefe. Manche ſind mit Erdarten in Verbindung getreten und zu feſten Conglomeraten geworden, welche eigene Felsarten darſtellen.

Abgeſehen von dieſen Neubildungen, welche aus den Höhen ihren Urſprung nehmen und durch die Waſſerläufe fortgebildet werden, ſind jene Veränderungen der Thalſohle bemerkenswerth, welche am Fuße der Gebirge ſelbſt vor ſich gehen. Sie ſind zweierlei Art, je nachdem die abgelöſten Theile der Berge von größerer oder geringerer Höhe auf verſchiedenen Neigungen der Abhänge herabrollen und je nachdem ſie aus dem Zerreibungsproceſſe als Sand und Erde und kleinerem Material beſtehen, oder große Bruchſtücke ſind, welche im Falle ein gewaltiges Moment annehmen.

Kleinere Bruchtheile, Sand und Erde gleiten an den Wänden und Abhängen herab und bilden Schuttkegel, die an dem Berge ſelbſt angelehnt bleiben und vergrößern deſſen Baſis im Thale. Größere Bruchſtücke hingegen, welche, von bedeutenderen Höhen fallend, ein namhaftere Geſchwindigkeit erlangen, ſetzen im Thale ihren Weg fort, bis die Reibungswiderſtände ihrer Bewegung eine Ende machen. Sie werden demgemäß im Laufe der Zeit, je nach der Bruchfähigkeit und Höhe der Bergkämme, einen mit dieſen nahezu parallelen Wall bilden, der ſich allmälig durch Vegetation und Waſſerzufuhr zu einem compacten Höhenzug ausbildet. Zwiſchen dieſem und der urſprünglichen Bergkette entſteht nun ein Thal, in welchem die Wäſſer ſich ſammeln und ein Bett eingraben, das um ſo größere Bedeutung gewinnen kann, je länger das Thal ſelbſt iſt und je günſtiger die Neigungsverhältniſſe desſelben ſind. Das eingeengte fließende Waſſer wird aber nunmehr von zwei Seiten genährt und kann ſich unter Umſtänden zu einem bedeutenderen Fluſſe oder Strome ausbilden, welcher die Reſultate ſeiner Arbeit mittelbar oder unmittelbar ans Meer bringt.

Nach alledem iſt es wohl keinem Zweifel unterworfen, daß die Berge, von welchen das Material zur Bildung aller unſerer

Ebenen und angeschwemmten Gebiete herrührt, mit der Zeit an Mächtigkeit und Höhe verlieren müssen, daß sie also in vergangenen Epochen massiger und höher waren und mehr Material den Thälern zuführten als heutzutage. In diesem Falle waren aber auch selbst unter gleichen Verhältnissen der ihnen zugeführten Niederschläge die Eisflächen der Gletscher und ihre Moränen weit ausgedehnter und bedeutender. Die Gletscher selbst wirkten naturgemäß auf die Lufttemperatur ihrer Umgebung deprimirend ein und reichten in Folge dessen und in Folge ihrer größeren Ausdehnung und Mächtigkeit tiefer herab. Ihre Ausläufer mochten daher in manchen Fällen in Breiten und Ländern bis ans Meer reichen, welche in der Gegenwart einem gemäßigten Klima angehören.

Daß in der That die Gletscher eine weit größere Ausdehnung in früheren Epochen besaßen, ist bekanntlich noch jetzt nachweisbar und mit genügender Sicherheit festgestellt, während das Zurückführen dieser Eiszeit auf kosmische Ursachen oder auf Veränderungen der Lage unserer Erdaxe sehr hypothetischer Natur sein dürfte. Wie dem immer sei, gewiß bleibt, daß im Laufe langer Zeitperioden länderbildende Verschiebungen von Material aus den Höhen nach den Niederungen der Erdkruste stattgefunden haben, daß die Höhen an Material verloren, die Niederungen daran gewonnen haben.

Die unmittelbare Folge solcher Vorgänge ist aber, daß auch der Druck der Oberflächen auf ihre Unterlagen ein anderer geworden und einer fortwährenden Veränderung entgegengeht. Mit der Veränderung des Druckes geht indeß auch eine Veränderung der Wärme derselben Erdschichten vor sich, denn durch vermehrten Druck vermehrt sich verhältnißmäßig die Wärme der Körper und diese letztere Vermehrung ist dann wahrnehmbar, wo diese Körper nicht in unmittelbarer Berührung mit der Luft stehen, also ein Ausgleich mit der Temperatur der letzteren erschwert oder fast unmöglich gemacht ist.

Wir wissen in der That, daß tiefere, unter größerem Drucke stehende Erdschichten einer Wärme ausgesetzt sind, welche dem in der Tiefe circulirenden Wassernetze mitgetheilt wird, und daß erbohrte oder überhaupt aufsteigende Quellen um so höhere Temperatur besitzen, als sie tieferen Erdschichten entstammen.

Welche Erhöhung der Temperatur im Innern der Berge unter dem Drucke der aufliegenden Schichten waltet, erfahren wir unter Anderem bei jeder Durchbohrung von Tunneln für unsere Eisenbahnen, wo die Hitze bei weiterem Vordringen gegen die inneren Bergtheile bis zur Unerträglichkeit sich steigert und durch künstliche Zuführung äußerer Luft gemildert werden muß, um den Arbeitern Leben und Gesundheit so viel als möglich zu sichern.

Umgekehrt wird aber bei Abtragung höherer Erdschichten die Wärme des Innern frei und tritt mit der äußeren Luft in nähere Berührung, wodurch der Ausgleich der Temperatur erleichtert und gefördert wird.

Was zunächst den Druck anbelangt, so wird dieser, wo der Widerstand der Unterlage nicht groß genug ist, eine Einsenkung des drückenden Körpers veranlassen, bis das Gleichgewicht zwischen Druck und Widerstand erreicht ist, wo dann diese Druckbewegung sich in Wärme umsetzt. Das Einsinken schwerer Gegenstände können wir auch im Kleinen und selbst an unseren Gebäuden gewahren, welche im Beginne einer sichtbaren Setzung unterworfen sind und zwar je nach der Festigkeit der Erdschichten, auf welche ihre Grundmauern gestellt werden. In dem Schlammgrunde Venedig's z. B. sinken die Bauten nachweisbar immer tiefer und würden sich noch mehr senken, ja gar nicht bestehen können, wenn ihre Unterlage nicht mittelst Verpfählungen verdichtet und mit diesen ein festerer Untergrund erreicht würde.

Der Boden aber, auf welchem Bauten stehen, erfährt unter Umständen durch Wasser, Wind und Vegetation eine Erhöhung, so daß Reste ganzer Städte unter dem Einflusse von Einsenkung und Aufschüttung endlich von der Oberfläche gänzlich verschwinden und dort der Pflug hinweggeht oder Wälder und Hügel bestehen, wo einst auf anderen Erdschichten die Wohnsitze der Menschen standen und eine Thierwelt und Vegetation sich entwickelt hatte und lebte, deren Reste nun mit begraben liegen unter neuen Oberflächen.

Welche Mengen organischer Substanzen zur Vermehrung der Erdschichten beitragen und mit diesen allmälig relativ tiefere und tiefere Lagen einnehmen, kann schon eine beiläufige Rechnung anschaulich machen.

Es leben heutzutage nahe an 1500 Millionen Menschen auf der Erde. Von dieser sterben jährlich über 40 Millionen und wenn man das Gewicht eines derselben im Durchschnitte zu 50 Zollpfund annimmt, so beträgt das Gewicht der jährlich Sterbenden über eine Million Tonnen.

Aber es stirbt nicht allein der Mensch auf dieser Erde, Alles was lebt und gedeihet, geht demselben Ende entgegen. Wie viel Pflanzen und Thiere an materiellen Stoffen der Erde überlassen, ist nicht leicht zu berechnen. Gleichwohl dürften sowohl Thiere als Pflanzen, jedes für sich, viel mehr der Erde abgeben als das Menschengeschlecht. — Würden aber im Ganzen nur 3 Millionen Tonnen jährlich abfallen, so würde in einem Jahrtausend eine Zunahme von Stoffen der Erdoberfläche zugeführt, welche mindestens 3000 Millionen Tonnen betrüge. Und wenn auch vorausgesetzt werden wollte, daß in früheren Epochen das Menschengeschlecht nicht so zahlreich gewesen sein mochte wie in unserer Zeit, so ist zu bedenken, daß im Verhältniß die Thierwelt und die Vegetation vollen Ersatz dafür bieten können.

Welche unermeßlichen Lager von Kohle und von anderen einem früheren Leben angehörigen Stoffen in den Tiefen der Erde geborgen liegen und weiter oder näher der gegenwärtigen Oberfläche gelagert sind, ist bekannt. Sie alle lebten im Lichte der Sonne, nährten sich von der Luft, von der Feuchtigkeit und von Stoffen, die sie in ihrer Umgebung fanden; sie alle sind heimgekehrt zu den Tiefen der Erde, die ihre Wiege gewesen und ihr Grab geworden sind.

Welche Zeitperioden erforderlich waren, um diese Stoffe so tief unter der gegenwärtigen Oberfläche zu betten, wissen wir nicht, aber sicherlich ist ein Jahrtausend ein nur kleiner Bruchtheil derselben. Daraus erklärt es sich aber, welche Unmassen von organischer Substanz sich auf der Oberfläche anhäufen, um von anderen und von unorganischen Bestandtheilen der Erde überdeckt zu werden.

Der Umfang der Erde ist gleichwohl dadurch nicht größer geworden, denn eher würde eine Verkleinerung desselben aus manchen Erscheinungen hervorgehen. Es muß mithin nicht nur eine ewige Versetzung von Material in seitlicher, sondern auch eine in der Richtung des Mittelpunktes der Erde vor sich gehen.

Wir haben bemerkt, daß durch die seitlichen Versetzungen von Material das frühere Gleichgewicht des Druckes der Oberfläche auf ihre Unterlage gestört wird und daß mit dieser Störung auch eine solche in der Vertheilung der Wärme vor sich geht. Die größere und kleinere Wärme, in welche die bedeckten oder abgedeckten Schichten gerathen, leitet aber einen neuen Kreislauf von Erscheinungen ein, welche in der Zersetzung und Umwandlung der organischen Stoffe, des Wassers und wohl auch der unorganischen Materie bestehen. Durch diese Veränderungen werden Gase und Dämpfe entwickelt, chemische Processe gefördert, welche zu anderen Verbindungen der materiellen Elemente Anlaß geben und Kräfte entfesseln, welche auf die neu entstandenen Oberflächen zurückwirken. Dieser Proceß geht stetig und andauernd, bald beschleunigt, bald verzögert, aber unaufhaltsam vor sich. Die Erde, auf der wir leben, wird demgemäß unter ihrer Oberfläche nicht nur von Wasser, sondern auch von Gasen und Dämpfen, besonders in tieferen Schichten, durchzogen sein, welche durch Canäle und sonstige Verbindungen sich bewegen, in leeren Räumen, gleichsam in Seen sich ansammeln und wo sie keinen weiteren ungehinderten Lauf nehmen können, den Widerstand dann zu beheben suchen werden, wenn ihre Spannung vermehrt wird.

Diese Spannung hängt aber von dem Drucke, welcher über den Dämpfen und Gasen lastet, und von der Temperatur ab, in welche sie gerathen.

Vermehrt sich die Höhe der Schichten an der Oberfläche eines Thales, so werden auch Druck und Wärme für die unteren gesteigert, Gase und Dämpfe entfesseln größere Kraft und beseitigen die Hindernisse, die ihrer Ausbreitung entgegenstehen, in der Richtung des geringsten Widerstandes, meist also nach Oben zu, so weit bis das Gleichgewicht zwischen diesem letzteren und der Spannung eingetreten ist. Es werden mithin in Folge der sich mehrenden Schichten an der Oberfläche Hebungen an irgend welchem Punkte derselben stattfinden.

Wo die Höhen sich verminderten, da tritt ein anderes umgekehrtes Verhältniß ein. Denn einerseits wird wohl der Widerstand, welcher den Gasen und Dämpfen des Innern entgegensteht, vermindert und unter Umständen eine Hebung dieser neuen Oberflächen erleichtert, andererseits wird aber auch ihr Entweichen in den Luftkreis erleichtert, gefördert und es vermindert sich im

Verhältniß des abnehmenden Druckes die Wärme, wodurch eine Verringerung der Spannung hervorgerufen wird, die ihre Hebungskraft schwächt und unter Umständen sogar eine Senkung jener Oberflächen zur Folge haben kann.

Wir sehen hier von den im Innern der Erde in größeren Tiefen herrschenden Zuständen der Wärme- und Gasentwicklung vollkommen ab, da wir darüber zu wenig Kenntniß besitzen, um Schlußfolgerungen darauf zu bauen. So viel mag indeß bemerkt werden, daß, wenn in diesem Innern heißflüssige, außerordentlich erwärmte Massen sich befinden und aus denselben eine Emanation von Gasen und Dämpfen stattfindet, diese letzteren von den Veränderungen der Erdoberfläche in ähnlicher Weise in ihrer Ausbreitung und Spannung beeinflußt werden müssen, wie die Gase und Dämpfe der Erdkruste, in welche die ersteren einzudringen vermögen. — Wo solche Gase und Dämpfe in Berührung mit heißflüssigen Materien stehen und durch gesteigerte Temperatur hohe Spannung erreichen, können Laven an die Oberfläche gepreßt und selbst Explosionen veranlaßt werden, welche örtliche Veränderungen und Erschütterungen hervorzubringen vermögen.

Was die Zustände der Erdkruste selbst betrifft bis zu solchen Tiefen, in welchen die Materie noch starr und nicht flüssig ist, so wäre auch zu berücksichtigen, daß die größere Wärme eine Vermehrung des Volums der einsinkenden und überdeckten Schichten bedingt und daß auch dieser Umstand Hebungen hervorzubringen geeignet ist, die, wenn sie sich auch nicht leicht messen und beurtheilen lassen, dennoch ebenso stattfinden müssen, wie die aus denselben Ursachen erfolgenden Senkungen abgedeckter, folglich abgekühlter Schichten.

Wir haben bisher in kurzen Zügen die Veränderungen dargestellt, welche im großen Ganzen die plastische Gestalt der Oberfläche der Erde auf ihren festen und sichtbaren Theilen, infolge der Wasserläufe und der Spannung der Gase und Dämpfe unter derselben, erleidet, haben aber nicht weiter den Lauf der Wässer bis ins Meer und die mehrfachen Neubildungen und Gestaltungen unserer Küsten berücksichtigt.

Es würde uns zu weit führen, wollten wir ein Bild dieser Veränderungen unserer Küsten entrollen. Die sogenannten Deltas der Flüsse und Ströme, die Bänke, welche im Meere und bei

den Mündungen der Süßwasser entstehen, sind die Resultate des von den Flüssen herbeigeführten organischen und unorganischen Materials, das zu jenem hinzukommt, welches die Strömungen des Meeres herbeibringen und dort zu Boden sinken lassen, wo eine Ausbreitung der Ströme stattfindet oder im Allgemeinen die Geschwindigkeit derselben vermindert oder durch Widerstände ganz aufgehoben wird.

Diese Widerstände, welche das dichtere Salzwasser, oder überhaupt eine größere relativ ruhende Wassermasse den Flüssen entgegenstellt, werden unter Umständen durch die Kreuzungen der Meeresströmungen oder durch den Anprall der Meereswellen erhöht, welche auch ihrerseits neues Material herbeiführen.

Dadurch werden Küstenbildungen und Veränderungen erklärlicher Weise hervorgehen, welche sehr beträchtlich sein können und von welchen wir schon in kurzen Zeiträumen uns Gewißheit verschaffen können. — Wir kennen zur Genüge Orte, welche noch in geschichtlicher Zeit am Meere lagen, heutzutage aber zum Inland gehören oder nunmehr durch Lagunen und Sümpfe von demselben getrennt sind. Wenn auch Hebungen Aehnliches bewirkt haben mögen und wirklich bewirken, so ist dennoch die Anhäufung von Material in Folge der Meeresströmungen und der Flußmündungen auf die Küstenbildung von Bedeutung gewesen und hat nicht minder auf Hebungen und Senkungen zurückgewirkt.

Man mag die Bedeutung der Veränderungen in letzterer Beziehung für gering achten, gleichwohl sind diese Veränderungen unserer Erdkruste immer andauernde, summiren sich im Laufe der Zeiten und bringen Gestaltungen hervor, die, aus unscheinbaren Vorgängen abgeleitet, dennoch eine große Geltung erlangen.

Gewiß ist andererseits, daß Kräfte im Innern der Erde zum Ausdruck gekommen sind, welche unsere Gebirge emporgehoben haben, diese sind nach Allem, was sich in den Gesteinen derselben als Reste einer Meeresfauna und -Flora findet, aus dem Meere emporgehoben oder aus flüssigen Massen aus dem Innern der Erde emporgetrieben worden und durch Anhäufung von Laven entstanden.

Thiere des Meeres, welche Kalk oder andere feste Substanzen ausscheiden, bauen große Riffe und compacte Hügel und Berge aus den Tiefen des Meeres auf. Sie entziehen diese Sub-

ſtanzen dem Seewaſſer und auch der Vegetation in demſelben, um ſie an beſtimmten ihren Lebensbedingungen entſprechenden Orten anzuſetzen. Sie erreichen im Laufe der Jahrtauſende die Oberfläche des Meeres und legen Schichten von unglaublicher Mächtigkeit. An der Oberfläche hört ihre Thätigkeit auf, ſie haben aber durch dieſelbe an beſtimmten Orten des Meeresgrundes Maſſen angehäuft, welche einen Druck auf ihre Unterlage ausüben, der früher nicht beſtand. Sie werden alſo allmälig einſinken, ſo weit bis der Widerſtand ihrer Unterlage dem Drucke gleich wird, den ſie ausüben, und dann Wärme erzeugen. Damit veranlaſſen ſie aber nicht nur die Entſtehung von Gaſen und Dämpfen, ſondern auch eine andere Vertheilung und eine andere Spannung der beſtehenden, welche wieder zu Hebungen und Senkungen Anlaß gibt.

Gleichzeitig treten aber überall im Meere noch andere Erſcheinungen hinzu, welche in gleicher Weiſe auf einer Seite zerſtörend, auf der anderen aufbauend wirken.

Die Strömungen des Meeres ſtellen gleich jenen der fließenden Wäſſer am Feſtlande eine erodirende Kraft vor, welche dort, wo ſie Widerſtänden begegnet, in der Beſeitigung derſelben Ausdruck findet.

Es kann wohl nicht alleinig dem Zufall oder der ungleichartigen Hebung zugeſchrieben werden, wenn Einbuchtungen der Küſten ſtattfinden; denn wir ſehen, daß allen größeren Golfen und Einbiegungen des Landes in der Regel eine mehr oder minder ſtarke Meeresſtrömung zuläuft, welche hier die Küſten benagt und zurückdrängt, dort Schlamm, Sand und organiſche Subſtanzen anhäuft. Es iſt wohl anzunehmen, daß an jenen Küſten, wo Einbuchtungen und große mehr oder minder geſchloſſene Golfe beſtehen, die Temperaturverhältniſſe und andere Erſcheinungen in denſelben eine relativ größere Depreſſion der Meeresoberfläche herbeiführen und daher die Richtung der Strömungen in dem Sinne beeinfluſſen, daß dieſelben in eben dieſe Golfe einlaufen, aber da ſie nun ein Mal dahin gelangen, ſo müſſen ſie eben dort, wo ſie die Küſten erreichen, erodirend wirken und das gewonnene Material an anderen Orten des Meeres wieder abſetzen, daher auch ihrerſeits die Küſtenlinie verändern.

Die Organismen des Meeres und zunächſt in der Nähe der Küſten fügen dem unorganiſchen Eroſionsmaterial noch anderes

hinzu. Die Thiere vom größten bis zum kleinſten, in ſehr großer Menge vertreten, die Pflanzen, alle welche im Bereiche des Meeres oder in demſelben fortkommen, leben, vermehren ſich und ſterben wie alles Organiſche. Ihre todten Leiber fallen mit den von den Strömungen getragenen unorganiſchen Producten zu Boden und vermehren ſo die Schichten Schlammes oder Sandes, in welchen ſie eingebettet bleiben. — Begraben unter den ſich fortwährend neu auflegenden Schichten ähnlicher Gattung erleiden ſie größeren Druck und größere Wärme, geben zu Entwicklung von Gaſen und Dämpfen Anlaß, verſetzen die beſtehenden in Bewegung und größere Spannung und ſind wieder Urſache von verticalen Bewegungen der Erdoberfläche.

So bauen ſich Schichten auf Schichten auf aus Material anderer Gegenden, das Meer wird an dieſen Orten ſeichter und ſeichter, die marine Thierwelt ändert ſich aber je nach den Bedingungen der veränderten Exiſtenz unter geringerem Drucke, größerem Lichte, größerer Wärme und anderer Vegetation, um dann ebenſo der Erde anheim zu fallen wie die vorhergehenden. Der Druck, den die unteren Schichten erfahren, gibt dieſen mehr Conſiſtenz und jene Theile der Organismen, welche der Zerſetzung widerſtehen, bleiben in ihnen eingegraben oder, wenn ſie nur im Beginne dieſer Zerſetzung widerſtanden, laſſen ſie je nach der Beſchaffenheit des Schichtenmaterials den Abdruck ihrer Formen beſtehen.

Werden dieſe Schichten durch innere Erdproceſſe endlich gehoben, ſo heben ſich auch mit ihnen dieſe organiſchen Reſte anderer Epochen und wir finden in der That heutzutage marine Ueberreſte in den Tiefen des Erdbodens auf dem Feſtlande und auf hohen Gebirgszügen, von welchen letzteren gar viele von erſtaunlicher Mächtigkeit und Ausbreitung den Meeresorganismen ganz oder zum Theile ihr Beſtehen verdanken.

Sie enthalten die Geſchichte nicht nur der organiſchen und unorganiſchen Welt früherer Epochen, ſondern auch jene der Veränderungen im plaſtiſchen Ausſehen unſerer als feſt angenommenen Erdkruſte. Dieſes Ausſehen ſelbſt verändert ſich aber mit jedem Augenblicke, wie wir oben darzuſtellen verſuchten. Welche Zeitperioden zu alledem erforderlich waren, mit welcher größeren oder kleineren Geſchwindigkeit ſich Anſammlungen und Zerſtörungen, Hebungen und Senkungen vollzogen, wer weiß es? Unſere ge-

ſchichtliche Zeit iſt jedenfalls zu kurz, um nur einen, wenn auch winzigen, Anhaltspunkt, zur Ergründung ſolcher Zeitperioden zu bieten. Wir wiſſen nur, daß unter unſeren Augen ſolche Veränderungen wirklich vorgehen, daß ſie von Kräften herrühren, die immer beſtanden haben und in allen Zeiten und Epochen der Materie beſtehen werden, daß ein Wechſel der Geſtalt und des Ortes der Materie in jedem Augenblicke ihres Lebens vor ſich geht, und endlich daß die Erde von heute nicht mehr dieſelbe iſt wie die Erde von geſtern, deren materielle Theile ſowohl ſeitlich wie nach verticaler Richtung in ewiger Bewegung ſich befinden und andere Verbindungen unter ſich eingehen. Wir kennen aber keinen Anfang, wir kennen kein Ende und ſelbſt der Begriff der Unendlichkeit, wie ihn unſere Phantaſie und unſer Verſtand darzuſtellen verſuchen, iſt ein relativer und bezieht ſich nur auf unſere begrenzte menſchliche Einſicht und Auffaſſung, nicht auf die grenzenloſe Wirklichkeit derſelben.

Hebungen und Senkungen einzelner Theile der Erdkruſte ſind bekannte und beſtändige Erſcheinungen, die theilweiſe meßbar geworden und zuweilen gewaltthätig, oft nur als Erſchütterungen der Oberfläche auftreten, im Allgemeinen aber große Zeiträume umfaſſen, in welchen dieſelben unter einander abwechſeln.

Sie ſind, wie wir geſehen, die Folgen fortwährender Aenderungen im Gleichgewichte des Druckes und der Wärme, welche an unſerer Oberfläche durch die lateralen Verſetzungen der materiellen Theile derſelben hervorgerufen werden. Sie ſtehen aber unter dem Einfluſſe kosmiſcher Erſcheinungen und Einwirkungen, welche eine Veränderung der Schwere, alſo auch des Druckes, an der Oberfläche der Erde bedingen.

Sonne und Mond ſind namentlich von maßgebender Bedeutung in dieſer Richtung. Die Anziehung, welche dieſe Körper zunächſt auf die Oberfläche der Erde ausüben und welche, je nach der Entfernung und Stellung jener Körper von jedem Punkte dieſer letzteren, der Schwere verſchiedenen Werth geben, iſt bekanntlich die Haupturſache der Ebbe und Fluth auf dem Meere. Es erhebt ſich unter dem Einfluß dieſer Anziehung eine mächtige Welle, welche mit ihrem Kamme der Bewegung dieſer Himmelskörper und vorzugsweiſe dem Monde folgt. Der Wellenberg iſt um ſo höher, je näher der Mond der Erde iſt und je

nachdem Sonne und Mond in derselben oder anderer Richtung wirken.

Wenn nun dieser Einfluß von Sonne und Mond für den flüssigen Theil der Oberfläche Geltung hat, so muß derselbe wohl auch auf dem Festlande wirksam bleiben, ob wir ihn nun wahrnehmen können oder nicht.

Dieser Einfluß besteht nun darin, daß diejenigen Theile der Erdoberfläche, auf welche Sonne und Mond zunächst wirken, einen verhältnißmäßigen Theil ihrer Schwere, in Folge der Anziehung in entgegengesetztem Sinne, einbüßen. Unter solcher Anziehung üben daher die Körper der Oberfläche, ob flüssig oder fest, einen geringeren Druck auf ihre Unterlage aus und es vermindert sich in diesem Falle der Widerstand, welcher der Spannung der Gase und Dämpfe im Innern der Erde entgegenstand. Unter solchen Verhältnissen werden demnach durch die Expansion der Gase und Dämpfe Hebungen erleichtert, welche um so bedeutender sein können, je nachdem die genannten Himmelskörper vereint oder in verschiedener Richtung, näher oder ferner von der Oberfläche der Erde stehen.

Daraus werden sich aber auch seitliche Bewegungen dieser Gase und Dämpfe folgern lassen, welche auf die Oberfläche zurückwirken können und örtliche Erschütterungen, vulcanische Erscheinungen oder bleibende Veränderungen derselben im Vereine mit den directen Einwirkungen zu bewirken im Stande sein dürften. In der That ist das, wenn auch erklärlicherweise nicht immer zutreffende, Eintreten von gewaltsamen Erscheinungen dieser Art, zur Zeit der größten Nähe von Sonne und Mond, vielfach beobachtet und constatirt worden, so daß an einen gewissen Zusammenhang desselben mit der Stellung jener Himmelskörper wohl kaum zu zweifeln sein möchte.

Ist das aber der Fall, so werden auch weniger fühlbare Veränderungen an der Oberfläche der Erde stattfinden, Hebungen und Senkungen derselben vor sich gehen, welche durch kosmischen Einfluß nicht direct hervorgerufen, aber indirect gefördert werden.

Diese Veränderungen hängen in ihrer fortschreitenden Richtung von der Richtung der Bewegung von Sonne und Mond und der Umdrehung der Erde ab und werden mithin einer gewissen Verschiebung nach einer und derselben Richtung im großen Ganzen unterworfen se[illegible]ie Stellung und relative Be-

wegung der genannten Himmelskörper der Richtung nach in bestimmten Zeiträumen eine stets wiederkehrende ist.

Auch die meteorologischen Erscheinungen und mit ihnen die Niederschläge, welche die verschiedenen Punkte der Erdoberfläche in scheinbar sehr ungleichartiger Weise erreichen, sind in ihrer Wiederkehr bestimmten Gesetzen unterworfen und bleiben sich für entsprechend größere Zeiträume im Durchschnitte gleich, sowohl in der Richtung, aus welcher sie an bestimmte Punkte gelangen, als in der Häufigkeit der Erscheinungen und in der Menge. Sie werden daher in constanter Richtung diejenigen Veränderungen in der Gestaltung der Erdoberfläche hervorrufen, von welchen wir oben sprachen, und ein Fortschreiten von Zerstörungen und Neubildungen im bestimmten Sinne innerhalb langer Zeiträume bedingen.

Bei der noch geringen Kenntniß der Gestalt und plastischen Anordnung der Massen auf unserer Erde, wie dieselben in anderen weit zurückliegenden Epochen sich dargestellt haben, ist es schwer oder gar nicht möglich, diesen Verschiebungen factisch nachzugehen; aber daß die Oberfläche der Erde in früheren Epochen ein anderes Aussehen gehabt, daß die Vertheilung von Land und Meer eine andere gewesen, ist außer Zweifel und wird durch tausendfache Beobachtungen von Thatsachen erwiesen, dem Auge aber dargethan durch die fortwährenden Veränderungen, welche in kürzeren oder längeren Perioden fühlbar vor sich gehen.

Die Materie, aus welcher auch diese Erde als winziger Theil des Universums besteht, ist Eine. Ihre verschiedenen Bestandtheile erfahren jedoch fortwährende Aenderungen der Form und des Wesens, des Ortes und der Bedingungen ihres Daseins in der Zeit. Diese Veränderungen sind in zweifacher Richtung kenntlich, in physisch mechanischer und in chemischer Beziehung. Die physikalischen und mechanischen Veränderungen, welchen wir hier unsere Aufmerksamkeit zuwendeten, sind wahrnehmbar durch Bewegung der materiellen Theile und Massen, also durch sichtliche Ortsveränderung. Die chemischen hingegen werden bedingt von den Beziehungen der Elementartheilchen der Materie, innerhalb welcher Bewegungen vor sich gehen mögen, die unmittelbar nicht wahrzunehmen sind, sondern sich in Veränderungen kundgeben, welche im Aussehen und im Wesen der Körper stattfinden.

Beide Veränderungen ſind aber gleichzeitig beſtehend, gehen in einander über und ſind nicht von einander zu trennen. Alle ſind Geſetzen unterworfen, die unveränderlich und ewig wirken und das Leben der Körper bedingen. Ob organiſch, ob unorganiſch, ob groß oder klein, ſind alle dieſe Körper und unter ihnen auch unſere Erde dem Walten der Naturkräfte untergeordnet. Sie wurden gebildet und entwickelt aus der beſtehenden Materie des Weltalls und aus der Wechſelwirkung ihrer kleinſten und größten Theile aufeinander. Sie ändern ihre Formen und Geſtalten und ihren Ort im Raume und ſelbſt ihre endliche individuelle Auflöſung iſt die Grundlage neuen Lebens und anderer Gebilde.

III.

Persönliches.

Anecdoten von der Novarareise.

Unter den Naturforschern, welche sich am Bord der „Novara“ einschifften, befand sich einer, ich möchte sagen zweiter Classe. Herr Zelebor, ein Wiener, war zoologischer Sammler, Ausstopfer, Jäger. eine sehr nützliche Persönlichkeit, welche gesunden Menschenverstand und viel Geschicklichkeit mit seltener Ausdauer verband. — Er war nicht fein gebildet, doch rücksichtsvoll und taktvoll bei jeder Gelegenheit, so daß er von Allen geliebt und gerne gesehen wurde. — Zugleich war er aber von einer Einfachheit und Natürlichkeit, die zu vieler Heiterkeit Anlaß gaben. — Ein echter Wiener, wähnte er überall in seinem Dialecte verstanden zu werden. Als wir in Hongkong Halt machten, war er ganz überwältigt von der Mannigfaltigkeit des Thierlebens an der chinesischen Küste. Er sammelte mit einem fast unfaßlichen Eifer und erhielt von den englischen Einwohnern, die uns in unseren Bestrebungen wacker und großmüthig unterstützten, so viel Material, daß er es kaum bewältigen zu können glaubte.

Am Lande in einem Hotel untergebracht, saß er da, fast begraben unter Thierbälgen aller Art. Vierfüßler, Schlangen, Vögel, Schmetterlinge, Raupen und Würmer, Fische und manch lebendiges Exemplar füllten das große Zimmer, so daß man sich kaum darin bewegen konnte. — Das Meiste war zu conserviren oder in solchen Zustand zu versetzen, daß es unverletzt in die Heimat gesendet werden konnte. Anderes war aber auszustopfen, wo es sich darum handelte, die Körperform und die Struktur des Thieres nach dem Leben wieder herzustellen, was nicht immer in den Museen Europas gelingen mochte. Eines Abends kam ich dahin, um zu sehen, wie lange noch Zelebor zu arbeiten haben würde, und ihn anzueifern bald einen Abschluß zu machen, da wir wieder weiterreisen mußten. — „Ah ich würde schon fertig werden“ meinte er, „so viel auch da herumliegt und noch hinzukommen kann, denn das Land ist prächtig, ist unerschöpflich. Aber mit den Leuten hier ist nicht auszukommen und ich muß Alles selber machen, denn die beigegebenen Matrosen können auch nicht wissen, was ich brauche, und den Leuten ihre Anliegen verständlich erklären.“ „Was brauchen Sie

denn?“ „Ja, wiſſens, Herr Commandor, (Commodore) ich möcht' halt zum Ausſtopfen auch Sägeſpäne haben. Da läut' ich dem Kellner und ſag' ihm deutlich — jeder Gaſſenbub hätt's verſtanden — bring' me Sogſchatten — ſchaut mich der Kerl an, lacht mir in's Geſicht und geht wieder zum Teufel. Und ſo geht's immer fort.“ Sogſchaten iſt der Wiener Ausdruck für Sägeſpäne und das, meinte Zelebor, müßte auch ein Engländer verſtehen.

Später, als wir von Shanghai abreiſten, hatte Zelebor durch Ueberanſtrengung in dem heißen und überaus feuchten Klima im Auguſt (1858) ſich eine ziemlich ſchwere Dyſſenterie zugezogen und mußte im Bette bleiben. Er brachte da auch die Zeit zu, in welcher wir mit einem ſchweren Taifun zu kämpfen hatten und die Cur unterbrochen werden mußte, mindeſtens während der ſchlimmſten zwei Tage des Unwetters. Dabei litt er auch an der Seekrankheit und konnte keine Ruhe finden, da die Gefahr immer vorhanden war, aus dem Bette herausgeworfen zu werden. Ein Paar Tage lang konnte er nicht ſchlafen, bekam nur kalte Speiſen, die für ihn nicht paßten, und es verſchlimmerte ſich demgemäß ſein Zuſtand auf bedenkliche Weiſe. — Einmal befragte ihn der Arzt, welcher Art die Unterleibsſchmerzen, über die er ſich beklagte, wären: „Es iſt grad' ſo wie wenn ein Kind ſagt, es hat die Krämpf'“, war die Antwort. — Und ſo erfolgten unzählige Antworten, die man ſich lachend erzählte und von welchen nicht alle wieder zu geben ſind.

Es dauerte lange, bis Zelebor ſich wieder vom Bette erheben konnte. Wir waren einſtweilen bereits in die Tropen des ſtillen Oceans gelangt, hatten die Carolinen-Inſeln beſucht und ſteuerten ſüdwärts. Es war heiter geworden, die Briſen waren klein, aber milderten die Glut der Sonne und Zelebor konnte auf Deck kommen, um friſche Luft ſchöpfen zu können. Ich ließ ihm einen meiner Lehnſtühle auf das Hinterdeck bringen, wo er die Nachmittagsſtunden im Schatten eines Zeltes zubringen durfte. Eines Tages frug ich ihn um ſein Befinden, da klagte er nur über Langeweile, weil er gar nichts zu leſen habe. Ich gab ihm das „Europäiſche Sclavenleben“ von Hackländer zu ſeiner Erheiterung. — Als ich des anderen Tages Zelebor wieder auf Deck mit dem Buche in der Hand traf, bemerkte ich, daß er bereits den zweiten Band eifrig ſtudierte. Ich ſagte ihm, daß ich es für unangemeſſen erachte, daß er ſo viel leſe, er müſſe ſich in jeder Beziehung ſchonen. „Oh

Herr Commandor" (wie er immer sagte) „das Sklavenleben ist recht unterhaltlich, aber ich les' nicht Alles". So, antwortete ich, und warum denn nicht? „Ja, wissen's Herr Commandor, er schreibt von Wälder und Wiesen und vom Thierleben, das verstehe ich besser wie er."

Ein anderes Individuum untergeordneter Gattung war ein Mechaniker am Bord, eigentlich Maschinist und Schlosser, mit dem sich die jungen Seecadeten unterhielten und allerhand Schabernak trieben. So versteckten einige unter ihnen ein Ei auf seinem Kopfe unter der Mütze, andere sollten es suchen. Sie betasteten den Maschinisten überall und er lachte schon in sich hinein, daß keiner auf den Einfall kam, seine Mütze zu untersuchen. Sie suchten und suchten, bis endlich der Uebermüthigste sagte, „wo mag denn das Ei sein, vielleicht da", mit der Hand auf den Kopf schlug und das Ei zum Entsetzen des armen Maschinisten zerschlug, dessen Gesicht von dem Inhalte triefte. — Ein anderes Mal als wir uns der Linie näherten und Alle auf die erste Ueberschreitung des Aequators, welche nebstbei wie gewöhnlich gefeiert werden sollte, mehr als gewöhnlich gespannt waren, sammelten sich die Cadeten um den Maschinisten. Einige sahen mit ihren Fernröhren unverwandt nach Süden und gaben auf die Frage des Mannes keine Antwort, als er wissen wollte, was sie da so aufmerksam untersuchten. Zu sehen war mit freiem Auge nichts als das weite Meer bis zum Horizonte, dessen Kreislinie durch nichts unterbrochen wurde. Endlich gab einer der Cadeten auf wiederholtes Fragen des Maschinisten zur Antwort: „So seien Sie doch still, Sie verstehen nichts davon, wir sehen eben die Aequatorlinie." „Aber man sieht ja gar nichts", erwiederte der Maschinist. „Nun freilich, weil sie noch zu weit ist, um sie mit freiem Auge zu schauen. Da sehen Sie einmal durch's Rohr." Man hatte in dasselbe ein Haar gespannt, das der gutmüthige Maschinist für die Linie hielt mit dem Ausrufe „Meiner Seel', da ist sie".

Am Cap der guten Hoffnung erhielt ich von einer wohlwollenden Dame einen Affen. Sein Name war Jessie, seine Farbe braun mit lichteren Flecken, seines Geschlechtes war er ein Weibchen. Jessie war nicht groß, hatte nur einen kurzen Schwanz und die Schönheit plagte sie nicht allzu sehr. Gleichwohl waren ihre dunkelbraunen Augen sehr ausdrucksvoll und sie konnte ganz

Anecdoten von der Novarareise.

Unter den Naturforschern, welche sich am Bord der „Novara“ einschifften, befand sich einer, ich möchte sagen zweiter Classe. Herr Zelebor, ein Wiener, war zoologischer Sammler, Ausstopfer, Jäger. eine sehr nützliche Persönlichkeit, welche gesunden Menschenverstand und viel Geschicklichkeit mit seltener Ausdauer verband. — Er war nicht fein gebildet, doch rücksichtsvoll und taktvoll bei jeder Gelegenheit, so daß er von Allen geliebt und gerne gesehen wurde. — Zugleich war er aber von einer Einfachheit und Natürlichkeit, die zu vieler Heiterkeit Anlaß gaben. — Ein echter Wiener, wähnte er überall in seinem Dialecte verstanden zu werden. Als wir in Hongkong Halt machten, war er ganz überwältigt von der Mannigfaltigkeit des Thierlebens an der chinesischen Küste. Er sammelte mit einem fast unfaßlichen Eifer und erhielt von den englischen Einwohnern, die uns in unseren Bestrebungen wacker und großmüthig unterstützten, so viel Material, daß er es kaum bewältigen zu können glaubte.

Am Lande in einem Hotel untergebracht, saß er da, fast begraben unter Thierbälgen aller Art. Vierfüßler, Schlangen, Vögel, Schmetterlinge, Raupen und Würmer, Fische und manch lebendiges Exemplar füllten das große Zimmer, so daß man sich kaum darin bewegen konnte. — Das Meiste war zu conserviren oder in solchen Zustand zu versetzen, daß es unverletzt in die Heimat gesendet werden konnte. Anderes war aber auszustopfen, wo es sich darum handelte, die Körperform und die Struktur des Thieres nach dem Leben wieder herzustellen, was nicht immer in den Museen Europas gelingen mochte. Eines Abends kam ich dahin, um zu sehen, wie lange noch Zelebor zu arbeiten haben würde, und ihn anzueifern bald einen Abschluß zu machen, da wir wieder weiterreisen mußten. — „Ah ich würde schon fertig werden“ meinte er, „so viel auch da herumliegt und noch hinzukommen kann, denn das Land ist prächtig, ist unerschöpflich. Aber mit den Leuten hier ist nicht auszukommen und ich muß Alles selber machen, denn die beigegebenen Matrosen können auch nicht wissen, was ich brauche, und den Leuten ihre Anliegen verständlich erklären.“ „Was brauchen Sie

Eines Sonntags — es war im ſtillen Ocean, kurz nachdem wir die Carolinen verlaſſen hatten — wurde von mir großer Gottesdienſt und Kirchenparade anbefohlen. — Wir hatten früher und ſeit unſerer Abreiſe von China immer ſchlechtes Wetter gehabt oder es traten ſolche Verhältniſſe ein, daß der ſonntägliche Gottesdienſt nicht abgehalten werden konnte. — Nun war es ſchön geworden, der Himmel klar, die See eben, der Wind leicht und beſtändig, alſo keine beſonderen Kraftanſtrengungen vorauszuſehen.

Um 10 Uhr Vormittags trat die Mannſchaft in voller Parade in Reih und Glied auf die linke Seite der Batterie. die Muſikbande war beim Hauptmaſte aufgeſtellt. Auf der rechten Seite war wie gewöhnlich der Altar aufgeſtellt, überdeckt und an beiden Seiten umgeben mit Flaggen und Wimpeln. — Die Officiere, welche nicht bei der Truppe eingetheilt waren, die Naturforſcher und überhaupt das ganze Perſonal des Stabes ſammelte ſich auf der rechten Batterieſeite — an Steuerbord wie man am Bord ſagt, in voller Parade nach Rang und Charge geordnet. — Als Alles in Ordnung ſtand, meldete mir der Commandant, daß die Meſſe bereit ſei, und ich ſchritt ebenfalls in großer Parade zuerſt die Reihen der Mannſchaft ab, dann verfügte ich mich unter den Klängen der Muſik auf meinen Platz.

Die Meſſe begann, die Muſik ſpielte kirchliche Weiſen, Alles war ruhig und ernſt. Der Caplan hatte ſein ſchönſtes Coſtüm angelegt und bewegte ſich würdig, aber ſichtlich ſtolz auf ſeine Bedeutung und ſein Kleid. — Es war eben die Wandlung vorüber. Die Mannſchaft hatte ſich auf Befehl von der Kniebeugung erhoben, als ich hinter mir ein Kichern und unterdrücktes Lachen unter den Officieren hörte. — Aergerlich über dieſe Störung einer verhältnißmäßig nur kurz andauernden Function, während welcher man füglich ruhig bleiben ſollte und konnte, kehre ich mich um und — lache ſelbſt. — Die Affen hatten wieder ihr Gitter durchbrochen und da Alles ruhig war, ſchlichen ſie an der Außenſeite des Bordes in die offenen Stückpforten der Batterie und guckten nun in den poſſierlichſten Stellungen, auf uns alle. Alles lachte, nur der Maler Selleny war entſetzt und hatte eine Hand in den Haaren, denn die Affen waren blau, roth, gelb, weiß und in allen Farben beſudelt und beſchmiert. Einzelne hatten noch Farbenkapſeln zwiſchen den Fingern und zerbiſſen ſie,

andere ſuchten ſich zu putzen, aber klar war es, daß ſie die Farben des Malers auf ihre eigene Art und Weiſe verwertheten.

Es waren 15 bis 20 Affen, ganz kleine und größere mit langen und kurzen Schwänzen, grau, ſchwarz, braun, ſelbſt weiß oder nahezu, in der eigenen Färbung. Einige waren haarig, die anderen glatt, die einen mit Haarkranz am Scheitel, andere wieder faſt haarlos. — Der Anblick aber dieſer bemalten Thiere war ſo komiſch, daß ſelbſt der Geiſtliche beim erſten Dominus vobiscum ſich des Lachens nicht enthalten konnte, denn ihn beſonders und den Altar grinſten ſie mit Wohlbehagen an, ſich bald am Hintertheile kratzend, bald ſich herumdrehend den Schwanz in der einen, eine Farbenkapſel in der anderen Hand.

Ich machte dem Geiſtlichen ein Zeichen, raſch zu Ende zukommen, was auch in wenigen Minuten geſchah. Ich erließ aber in Folge der Epiſode und mit Rückſicht auf die freigewordenen Affen den Leuten jede weitere Parade. — Maler Selleny fand in ſeiner Kabine, deren Lichtpforte offen geblieben war, eine gräuliche Verwüſtung beſonders unter den Pinſeln und Farben. Das war für ihn um ſo empfindlicher, als er für Vieles keinen Erſatz hatte und wir vor 4 oder 8 Wochen Sidney nicht erreichen konnten.

Aphorismen.

„Wiſſen und Erkennen ſind die Freude und Berechtigung der Menſchheit“ ſagt Humboldt. Wer ſein Wiſſen angeſichts der Natur ſammelt, wer mit offenen Augen die Geſtaltungen und Erſcheinungen erſchaut und in ſich aufnimmt, in Wirkungen und Urſachen einzudringen verſucht und Klarheit in ſeine Ideen zu bringen vermag — der genießt im Geiſte ſein Leben, erzielt Befriedigung und Freude und kann ein Wohlthäter ſeiner Nebenmenſchen ſein. Wer Wiſſen und Erkennen auf Herz und Gemüth bezieht, der hat die Freude und Berechtigung, Menſch unter den Menſchen zu ſein.

Wohl dem, der von der untergehenden Sonne noch roſig angehaucht, ſein Haupt mit dem Blumenkranze ſchmücken darf, geflochten aus Liebe, Freundſchaft und Wohlwollen, dem es gegönnt iſt, im Kreiſe der Seinen, im Einklange und verehrt zu leben und zu ſterben, überzeugt, daß er nur eine gereifte und abfallende Frucht von dem Baume iſt, deſſen Säfte ungehindert in Aſt und Blatt kreiſen und mit jeder neuen Entfaltung ſein eigenes Ich in anderer erneuerter Form entfalten.

Gut ſein aus Grundſatz iſt verdienſtlich, gut ſein aus Gewohnheit iſt ſicherer und förderlicher, gut ſein im Herzen und Verſtande, im Fühlen und Denken, das Beſte, was der Menſch unter Menſchen zu erreichen vermag.

Es gibt keine Erkenntniß ohne Beobachtung von Thatſachen, keine Schlußfolgerung ohne Erwägung des Werthes, welcher dieſen Thatſachen zukommt, es gibt keine Hervorbringung oder Gewinnung von Gütern in geiſtiger, wie in materieller Beziehung ohne richtige Schlußfolgerungen. Darum Vorwärtsſchreiten im Wiſſen und Können, Gleichgewicht im Wollen und Vermögen, Humanität im Denken und Thun. — Streben, Arbeit, Liebe ſollen vereint zuſammenwirken zum Nutzen des Einzelnen, wie der ganzen menſchlichen Geſellſchaft.

Laſſe Dich nicht durch das Wahrſcheinliche in Deinen Darſtellungen verführen, ſondern ſuche das Wahre oder geſtehe Deine Unwiſſenheit und Dein Unvermögen ein.

Wo kein Wiſſen vorhanden, da muß der Glaube an ſeiner Statt die Menſchen leiten, Sittlichkeit, Arbeit und Menſchenliebe begründen.

Schaue ruhigen Blickes in die weite Welt, kämpfe, wo es ſein muß mit Naturgewalten und menſchlichen Leidenſchaften, thue Deine Pflicht und erreiche durch ſittliche Arbeit gekräftigt und gereift Dein Ziel, bleibe zu jeder Zeit wahr und anſpruchslos in Mitte der menſchlichen Begierden — und Du erwirbſt Liebe und Achtung Deines Nächſten, Du haſt für das Leben und Sterben geſorgt.

Es kann nicht Jeder groß werden unter ſeinen Mitmenſchen, aber Jeder kann nützlich und geachtet ſein, wäre es auch nur in engeren Kreiſen.

Der Fehler, welcher heutzutage bei Aufſtellung confeſſionsloſer Schulen begangen wird, beſteht darin, daß kein Bildungselement vorhanden iſt, um ſchon in den jungen Gemüthern den Keim der Sittlichkeit und Moral zu legen, daß mithin keine Präventiv-Maßregeln getroffen werden, um die menſchliche Geſellſchaft vor den Auswüchſen der Leidenſchaften und des Laſters zu bewahren und zu verhindern, daß der Staat in vermehrtem Maße zu Repreſſivmaßregeln greifen müſſe, um Recht und Geſetz aufrecht zu erhalten.

Es gibt nur zwei Wege, welche in dieſer Richtung zum Ziele führen. Entweder muß die Geiſtlichkeit dahingebracht werden, der Partei-Politik, dem Kampfe um Macht und Herrſchaft zu entſagen, ihres eigentlichen Amtes zu walten und das bildende Element in ſittlicher und moraliſcher Beziehung zu ſein — oder wenn das nicht möglich iſt, muß dafür geſorgt werden, daß mit Rückſicht auf die Zukunft des Staates und des Volkes, Lehrer der Moral und Sitte in den confeſſionsloſen Schulen aufgeſtellt werden. Ohne dieſe geſellſchaftliche Grundlagen iſt der geordnete Staat nicht denkbar, der Anarchie im Denken und Thun das weiteſte Thor geöffnet.

Leider beſitzen wir in Europa keinen Confucius, der die Arbeit erleichtert.

Wenn man anders erſcheinen will, als man iſt, begeht man einen Betrug, der vielleicht Andere nicht ſchädigt, aber die Vor-

bereitung ſolcher Schädigung ſein kann und in der Regel auch iſt. In jedem Falle iſt es eine Irreführung, welche die Mutter des Betruges iſt.

Ehrlichkeit in Wort und That, in Erſcheinung und Geberde ſoll die ſittliche Grundlage jedes Menſchen ſein, im Verkehre mit dem Nächſten, in der Geſellſchaft, auf der Gaſſe, wo man ſich nur immer befinden mag, ſelbſt ſeinem eigenen Ich gegenüber. Jede Verſtellung, die unſchuldigſte wie die ſchuldigſte, iſt eine Lüge, jede Uebertreibung, die man ſich im Verkehre mit Anderen geſtattet und angewöhnt, ſchädigt am Ende den eigenen Charakter, iſt eine Unwahrheit, die ein anſtändiger und ſittlicher Menſch vermeiden ſollte.

Man wird ſchon von Kindesbeinen an gewöhnt, kleinlichen Aeußerlichkeiten nachzugehen und eitel zu ſein auf ſein Ausſehen, auf ſeine Kleidung, auf die Aeußerungen, die oft nur ein Reflex des Gehörten udd Geſehenen ſind und Anderen angehören.

Den Kinderſchuhen entwachſen, will man dann mindeſtens bei Fremden den Eindruck hervorbringen, als gehöre man höheren Geſellſchaftsclaſſen an. Der Eine will wie ein Ariſtokrat gehen, ſprechen und ſeiner äußeren Erſcheinung nach ausſehen. Der Andere will für einen Gelehrten gehalten werden. Der Eine geberdet ſich wie ein Engländer, der Andere wie ein Ruſſe, wie ein reicher oder eleganter Menſch u. dgl. Wie im Ausſehen, ſo im Sprechen und Handeln. — Alles iſt Lüge und Unwahrheit, es iſt, was wir Aufſchneiderei heißen.

Tegetthoff.

Tegetthoff, geboren am 23. December 1827, ist im Jahre 1840 in die Marine-Akademie eingetreten. Er war damals, wie er seither geblieben, still und äußerst bescheiden. In seiner Classe immer unter den ersten oder der erste, war er geliebt und geschätzt von seinen Kameraden und Vorgesetzten, ohne sich sichtlich darum zu bewerben. (Ich war sein Lehrer in der Astronomie und Nautik.) Im Jahre 1845 trat er als Seecadet in den activen Dienst und war eben bei Ausbruch der Revolution im Jahre 1848 Fregattenfähnrich geworden, wurde aber bald zu höheren Chargen befördert. Ueberall thätig und gut verwendbar, ward er bald zu selbstständigen Diensten in Anspruch genommen.

Im Jahre 1851 stand er als erster Lieutenant des Briggs Montecucoli unter meinen directen Befehlen und zeichnete sich durch Muth, Gewandheit und ausdauernde Thätigkeit aus. — Bei Stampalia, einer kleinen Insel im türkischen Archipel, sandte ihn sein Commandant mit der großen Barcasse zur Verfolgung des berüchtigten Seeräubers Negro aus, während der Montecucoli den Hafen sperrte, um das Entkommen des Räubers auf dieser Seite zu verhindern. Negro entkam aber zu Lande, wo man die Verfolgung nicht fortsetzen durfte und die türkischen Behörden weiter nicht eingriffen. Bei dieser Gelegenheit wagte sich Tegetthoff mit der Barcasse in hochgehende See. Er manövrirte indeß so geschickt mit dem schwerfälligen Boote, daß keine Verluste an Menschen und Material zu beklagen waren. Er zeigte bei jeder Gelegenheit einen ungebändigten Muth, so daß es oft nöthig war, ihn nach der Richtung hin zu überwachen, daß in Führung von Segeln nicht zu viel gewagt werde.

Später commandirte er kleinere Schiffe mit Auszeichnung und war für schwierige Missionen ausgesucht. Im Jahre 1857 war er (auf mein Ansuchen) bestimmt, auf der Novara als zweiter Commandant eingeschifft zu werden. Der Erzherzog kam jedoch von dieser Bestimmung ab, weil es Absicht war, einen verläßlichen tüchtigen Officier nach dem rothem Meere zu senden, um an dessen Mündung eine Insel auszuwählen, welche der kais. Regierung zum Ankauf empfohlen werden sollte und die zu einer Kriegs- und Handelsstation für den Fall des damals in Aussicht

ſtehenden Durchſtiches von Suez dienen ſollte, was gewiß ein praktiſcher guter Gedanken war, der leider nicht zur Ausführung kam.

Tegetthoff ging mit Heuglin dahin ab, wurde an der afrikaniſchen Küſte von räuberiſchen Arabern für kurze Zeit gefangen und konnte nur durch Aufopferung vielen Geldes ſeine Freiheit erlangen.

Bei dieſer Gelegenheit erlernte er die arabiſche Sprache ſo weit, um ſich verſtändlich zu machen, und verſchaffte ſich Kenntniſſe und Erfahrungen, die leider damals nicht zur Verwerthung kamen, weil, wie geſagt, das ganze Project zu keinem Reſultate führte.

Tegetthoff, der nicht oft von dieſer Expedition ſprach, meinte ſtets, wenn er darüber befragt wurde, daß es ohne Zweifel ein ſchönes Project geweſen, daß man aber vorerſt eine größere Marine beſitzen müßte, um eine ſolche Station behaupten zu können und daß wir vor Allem Kaufleute haben müßten, welche den Werth einer ſolchen Erwerbung zu erkennen und auszubeuten im Stande wären. So lange dieſe Vorbedingungen nicht erfüllt wären, würde es unnütz ſein, eine Inſel in fernen Meeren zu erwerben, welche dem bureaukratiſchen Syſteme anheimfallend, eher eine Laſt als ein Vortheil ſein würde. — Er behielt ſeitdem ein reges Intereſſe für den Canal von Suez, den er während des Baues wiederholt beſuchte und worüber er ſehr eingehende treffliche Berichte erſtattete. Einer derſelben wurde in der öſterreichiſchen Revue vom Jahre 1866 (?) auf Wunſch des Handelsminiſteriums veröffentlicht. In der Marine erkannte er bald den Krebsſchaden, der an ihr nagte, und verſuchte es zur Zeit, als Erzherzog Maximilian das Marine-Obercommando führte, ſowohl die zweckwidrige Verwaltung als die immer wieder auftauchende Einführung von Grundſätzen, welche mehr für die Armee als für die Marine paſſen, zu beſeitigen, was indeß nicht ganz gelingen konnte, weil es jedesmal an der Ausdauer und Kraft in der Ausführung mangelte. — Er unterſtützte aus allen Kräften den Wunſch des Erzherzogs, die Marine allmälig zu ſtärken und mit gleichartigen der Neuzeit entſprechenden Schiffen zu verſehen. Auch das gelang nur theilweiſe und oft bedauerte Tegetthoff, daß es ſo gar nicht gelingen wolle, ein vernünftiges Bau-Syſtem einzuführen und zu erhalten.

Trotz der Vorliebe, welche der Erzherzog für ihn hatte, weigerte ſich Tegetthoff ſtandhaft, die Stelle eines Admirals-

Adjutanten am Lande einzunehmen, denn er war für das thätige, frische Leben, für das Schaffen und Arbeiten geboren, nicht für das verweichlichte Dasein in Hofkreisen, für die Verzettelung der Zeit in Dingen, die nur Form oder persönliche Interessen des Augenblickes betreffen.

Nach dem Gefechte von Helgoland nach Wien berufen, sprach er sich energisch für eine Reorganisation der Marine aus, die in ihrem Personale und mehr noch in ihrem Materiale bedeutender Verbesserungen bedürftig war, welchem Gedanken der Kaiser unbedingt zustimmte, wenn auch einzelne höhere Persönlichkeiten es kaum begreiflich fanden, wie ein kaum zum Contre-Admiral beförderter Officier sich so gerade und unverblümt der Ansicht Höherer entgegen zu stellen wagte. — Die damaligen Commissionen in Wien führten indessen zu keinem Ziele und wenn auch einige Verbesserungen bezüglich der Ausrüstung und Herstellung der Schiffe eintraten, so blieb doch der ganze Organismus ein hinkender, unzulänglicher, und es wäre niemals möglich gewesen, auch nur ein Schiff innerhalb 4 Wochen, geschweige eine ganze Escadre see- und kampftüchtig herzustellen. Es war aus diesem Grunde für Tegetthoff ein Glück, daß die italienische Flotte im Jahre 1866 noch desorganisirter als die österreichische, einer langen Zeit bedurfte, um sich in Ancona zu sammeln und dann erst am Ende des Krieges thätig vorzugehen. — Diese Zeit benutzte Tegetthoff auf's Beste, sowohl um die Ausrüstung der Schiffe als auch die Instruction der Officiere und der fast nur aus Rekruten bestehenden Mannschaften zu fördern. Seine Briefe aus jener Zeit an einen Freund beweisen, welche Schwierigkeiten zu überwinden waren, welche Thätigkeit entwickelt werden mußte, um die kleine österreichische Flotte auch wirklich kampffähig zu machen. Denn eine Marine ist noch lange nicht brauchbar, wenn ihr Schiffe zur Verfügung stehen — das hat die italienische Seemacht bewiesen. Tegetthoff hat überdies die österreichische Flotte in der Nordsee gekannt, in welcher außer den beiden Fregatten unter seinen Befehlen, welche schon seit längerer Zeit ausgerüstet, den Kampf bei Helgoland so mannhaft unter seiner Leitung bestanden — die übrigen Schiffe kaum seefähig geschweige kampffähig gewesen, während die Mannschaften, als sie in Pola zwei Tage vor der Abfahrt an Bord kamen, nicht wußten, was sie mit den Waffen, was sie auf den Schiffen zu leisten hätten.

Er hat ſich in jener Zeit oft auf das ſchärfſte über die leichtſinnige Art und Weiſe ausgeſprochen, in welcher damals mit und in der Marine bei Ausrüſtung und Commandirung von Schiffen vorgegangen wurde.

Schon im Jahre 1860, als Commandant der Fregatte Radetzky ſchrieb er von Beirut über die ewig wiederkehrenden Reorganiſationen der Marinebehörde: „Details über die Conſtituirung dieſer Behörden ſind mir keine bekannt, ich zweifle aber, daß man ſich hohen Orts die Mühe genommen habe, darüber nachzudenken, was man eigentlich wolle, um dieſen jährlich 2–3 Mal wiederkehrenden zweckloſen Aenderungen endlich ein Ende zu machen.“

Und in der That waren dieſe fortwährenden Organiſationen ſeit dem Jahre 1848 eine Quelle nie verſiegenden Unheils für die Marine.

Tegetthoff machte ſchon in ſeiner Jugend allerlei Pläne zu weiten großen Expeditionen und noch kurz vor ſeinem Tode beſchäftigte ihn der Gedanke, wie er es möglich machen könnte, Oſtaſien zu beſuchen. Leider war ihm dies niemals gegönnt und er hat nur Braſilien in Begleitung des Erzherzogs Max und Nordamerika auf einer von ihm gewünſchten Dienſtreiſe beſucht. — Als die Petermann'ſche Nordpolexpedition zur Sprache kam, hatte er ſich erboten, ein Schiff zu commandiren, und nährte die Hoffnung, die öſterreichiſche Regierung werde die Angelegenheit in die Hand nehmen. Indeſſen meint er in einem Briefe aus jener Zeit, in welchem er die erneuerten Organiſationsgelüſte und Kleiderordnungen ſcharf tadelt: „Halsſtreifel und Nordpol reimt ſich nicht, paßt aber noch weniger zuſammen.“

Uebrigens ſchreibt er ſpäter: „Ich warte mit Begierde auf irgend eine Mittheilung bezüglich der Polarreiſe und habe en attendant nebſt Petermann's Heft die „Grinnell“-Expedition und jene der „Reſolute“ durchſtudirt, die zwar andere Gewäſſer befahren, immer aber die Sache verſinnlicht.“

Am 23. December 1865 ſchreibt er darüber einem Freunde: „Was die Polarexpedition betrifft, ſo glaube ich entnehmen zu ſollen, daß ich meine in dieſer Richtung genährten Hoffnungen zu Grabe zu tragen habe. Mir ſteigen übrigens noch immer Zweifel auf, ob denn wirklich ein öſterreichiſches Kriegsſchiff an dieſer Erforſchungsfahrt theilnehmen werde, für die Du mir zwar in

freundschaftlichem Wohlwollen die erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten zumutheſt, die ich aber — ohne die mindeſte Gefahr, in übertriebene Beſcheidenheit zu verfallen — durchaus nicht geltend machen könnte, weder vor mir, noch vor Andern. Ich hätte auf die Tour nach dem Pol nichts mitgenommen als ſehr viel guten Willen und eine bockbeinige Ausdauer und wäre daher nach meiner Ernennung mit einem Berg von Bitten angeſtürmt, auf daß man mein Schiff der Art ausrüſte, daß es ja nicht Gefahr laufe, ſchließlich als Tender der Expedition mit der Station Spitzbergen verwendet zu werden, ſondern unbekümmert um Andere in der Lage ſei, einen oder zwei Winter nella region dei sorbetti (in der Region der Gefrornen) auszuharren, bis die Aufgabe gelöſt oder die Unmöglichkeit ſie zu löſen, unwiderruflich conſtatirt wäre . . . . . Ich ſehe Deinen weiteren Mittheilungen hierüber mit geſpannter Neugierde entgegen und will hier nur nochmals erwähnen, daß ich das Commando der in die Polarregionen beorderten Schiffes mit Freude übernehmen würde und zwar ohne irgend welche bevorzugte Stellung, ohne Commandoflagge u. ſ. w. . . . . Wir haben auch hier ehrlich gearbeitet (er commandirte eine Schiffsabtheilung in der Levante) und in Ermanglung eines beſſeren Feindes die Scogli von Makri bombardirt und mit Breitſeiten zur Scheibe geſchoſſen, bei Nacht in Feuer geklarſchifft, blind und ſcharf, gelandet u. ſ. w. mit einem Worte, General-Repetition für den nächſten Garibaldi-Rummel abgehalten. Hier trennt ſich die große Armada, das Flaggenſchiff zieht über Cos, Scalanova, u. ſ. w. Smyrnawärts, wo ich die junge Welt in den letzten Faſchingstagen austoben laſſen will." Aus dieſer ſeiner Mittheilung geht zur Genüge das Weſen Tegetthoffs als Seemann hervor. Ich kann mich aber nicht enthalten, noch Einiges aus einem Briefe vom Jänner 1866 anzuführen, als für Tegetthoff die Hoffnung vorhanden war, die oſtaſiatiſche Expedition zu commandiren; er ſagt:

„Ich habe ſoeben Dein Schreiben vom 7. Jänner erhalten und danke Dir herzlichſt und wärmſtens für die freudige Ueberraſchung, die mir dasſelbe bereitete. Daß mein ſeit Jahren gehegter Traum — den fernen Oſten zu beſuchen — Ausſicht habe, baldigſt in Erfüllung zu gehen, kam mir mehr als unerwartet. Ich habe zwar die unerſchütterliche Ueberzeugung, daß es . . . . . thatkräftiger Einflußnahme ſchließlich gelingen würde, die . . . . .

aus ihrem Schlafe zu rütteln und die Ansicht zur Geltung zu bringen, daß nur eine rege Theilnahme am Welthandel unserem armen Vaterlande aus seinen finanziellen Calamitäten heraushelfen könne, ich ahnte jedoch nicht, daß es menschenmöglich sei, diesen Umschwung in so kurzer Frist durchzuführen. — Kommt die Expedition zu Stande — — — — — — — — — — — werde ich mit dem Commando betraut, so bin ich mir dessen wohl bewußt, daß ich diese ehrenvolle, mich beglückende Aufgabe auf dieselbe Quelle zurückzuführen hätte . . . .

Daß die Nordpolfahrt zu Grabe geht, ist sehr schade, dabei aber allerdings wahr, daß die gleichzeitige Ausführung beider Expeditionen die Leistungsfähigkeit der Marine überstiegen hätte. Die Fahrt nach dem Osten ist für Oesterreich jedenfalls die wichtigere; soll diese jedoch bereits im Mai von Stapel gehen, so ist es hohe Zeit, daß die Schiffe einberufen, beziehungsweise gewählt werden.

Jedes von diesen braucht Umänderungen, um einen größeren Fassungsraum für Proviant herzustellen, und beinahe alle mehr oder minder bedeutende Reparaturen, die bei unseren unzureichenden Anstalten in Pola Wochen und Monate in Anspruch nehmen werden . . . . . ."

Mittlerweile trat die Kriegszeit ein, welche alle Projecte und Aussichten auf die Zukunft mindestens vertagte.

Aus Fasana bei Pola schreibt er im Juni 1866 über den nautischen Theil des Novarawerkes „Gott weiß, ob ich Gelegenheit haben werde, ihn für die Fahrt nach Japan zu benützen. Ist der Krieg zu Ende, so wird man an gar nichts als an Abrüstungen denken und da dürften für eine Reihe von Jahren alle Expeditionen nach Ost und West als Projecte begraben bleiben . . . . .

Die Aussichten der Flotte gestalten sich rosiger, die Schiffe rücken nach und nach ein; wir liegen heute hier 20 Mann hoch: Panzerschiffe: „Prinz Eugen", „Kaiser Max", „Drache", „Salamander"; Holzschiffe: „Schwarzenberg", „Donau", „Radetzky", „Adria", „Friedrich"; Holz-Kanonenboote: „Hum", „Velebich", „Dalmat", „Wall", „Reka", „Streiter", „Narenta"; Raddampfer: „Elisabeth", „Greif", „Lucia" und „Stadium".

Panzerschiffe: „Don Juan" und „Erzherzog Max" (sein späteres Flaggenschiff) kommen in 4—6 Tagen. Holzschiff „Kaiser"

und „Habsburg“ (gepanzert) in circa 10—12 Tagen; „Novara“ (Holzschiff) etwas später.

Die Unentschiedenheit der quasi-belligerants hat der Marine sehr genützt und Alles was das Ministerium (der Marine) sündigte, zum Theile wieder gut gemacht. Gedrillt und exerciert wird selbstverständlich von früh Morgens bis spät Abends und zwar blind und scharf nach allen Richtungen. Das Ministerium ließ sich bewegen, eine doppelte Dotation an Scheibenschießmunition zu bewilligen . . . . Die Schreibgeschäfte der Escadre mehren sich in schaudererregender Weise — die Zahl der Schiffe wird sehr groß — und das Personal bleibt dasselbe (am Bord des Flaggenschiffes) wegen Mangels an Raum für Unterkunft . . . . . .“

Nach der Schlacht von Königgrätz schrieb er nach einer Einleitung, die wir nicht veröffentlichen können:

„Und diese traurigste aller Hiobsposten mußte hieher gelangen, als wir mit der Escadre au grand complet waren. Kurz Alles im besten Gange, alle Welt vom besten Geiste beseelt und von der Zuversicht getragen, daß es uns gelingen werde, es der Armee bei Custozza gleichzuthun. Daß die Escadre den Wälschen imponirt, dafür lieferte die Promenade der Hälfte derselben nach Ancona den Beweis. Ich habe genaue Nachrichten von dort, von Personen, die einige Stunden nach unserem Erscheinen mit Persano sprachen Er war verblüfft und wagte sich nicht zu rühren. — Jetzt ist Alles aus; Privatnachrichten stellen die Abtretung Venetiens in Aussicht und mit dieser traurigen Episode dürfte auch für die Marine so ziemlich die letzte Stunde geschlagen haben.“

— — — — — — — — — — — — —

Die 29 Schiffe der Escadre geben mir sehr viel zu thun. Mit wenigen Ausnahmen sind alle neu ausgerüstet und da gibt es endlose Schmerzen, Anstände, Bitten ꝛc. Gestern war ich in See und manövrirte mit der Armada; auch dies geht gut. Schade, das alle die aufgewandte Mühe, all' das Hetzen und Drängen, Drillen und Schulen seit mehr als zwei Monaten steril bleiben soll.“

Die Abtretung Venedigs verursacht ihm viele Sorgen, abgesehen von dem Schmerze, den er darüber empfindet, denn am Bord der Schiffe hat er mehr als 900 Venetianer und die italienisch Gesinnten scheinen ihm keine Gewähr zu bieten für eine Action, wenn sie dennoch eintreten sollte.

„Das hat noch gefehlt, Venetien bedingungslos wie einen alten Gaul oder eine Heerde Sklaven weggeschenkt zu haben — und zwar umsonst . . . . Entschuldige mein Geschwätz, aber ich bin nahe daran, den Verstand zu verlieren, wenn ich noch lange Zeitungen lese. Für meine Fassungsgabe ist das Treiben unserer Diplomatie entweder zu hoch oder . . . . . ich verstehe es nicht."

Trotz alledem ermüdete er nicht, gleich thätig und entschlossen bei günstiger Gelegenheit das Aeußerste zu wagen, berechnete er genau jede Bewegung des Feindes und übernahm, ohne viel Wesens daraus zu machen, die volle Verantwortlichkeit seines Handelns.

So kam der 20. Juli heran, an welchem Tage es ihm gelang, die italienische Flotte mit namhaften Verlusten ihrerseits von der bedrohten österreichischen Küste zu vertreiben. — Er benützte den Augenblick, in welchem die feindliche Seemacht von den Versuchen, Lissa zu nehmen, bereits ermüdet sein mußte, und war so glücklich, einer, nach den alten Systemen aufgestellten langen Schlachtlinie mit einer compacten Formation weniger Schiffe zu begegnen, sie zu durchbrechen und in Unordnung zu bringen. So wie Nelson bei Trafalgar durch Concentration seiner geübten Angriffskräfte auf einen Punkt zuerst Unordnung dann Niederlage dem Feinde bereitete, so wußte Tegetthoff die im Verhältniß geringfügigen Mittel compact zu verwerthen und dem Feinde auch dadurch zu imponiren, daß er die alte Tactik verlassend, die neueren Schiffe, welche mit Dampf sich bewegen und mindestens theilweise gepanzert waren, nach ihren Eigenschaften für den geschlossenen Angriff verwerthete und, ohne zu wanken oder zu zweifeln, an der Spitze seines kleinen Geschwaders den entscheidenden Stoß auf den Feind ausführte.

Nicht in einem gepanzerten Thurme versteckt leitete er das Gefecht, sondern auf der erhöhten Hinterschanze seines Schiffes stand er mit seinem Stabe und überwachte jede Bewegung des Feindes wie der eigenen Schiffe. Er wußte nur zu gut, daß eine Vereinigung der feindlichen Schiffe ihm verderblich werden konnte er beeilte sich daher, eine überwältigende Thatsache herzustellen und entschied sich für das Einrennen des feindlichen „Re d' Italia", umsomehr, als er wohl wußte, daß die verhältnißmäßig kleinen Kaliber seiner Schiffskanonen, obschon sie immerhin wirksam waren, dennoch längere Zeit zur Erlangung eines Vortheils benöthigten,

folglich auch den saumseligen italienischen Holzfregatten, welche sonderbarer Weise am Gefechte nicht theilnahmen, obgleich selbst unsere kleinen Holzkanonenboote im Feuer waren, Zeit gelassen hätten, sich zu besinnen und zum Angriff überzugehen. Die groben Geschütze dieser tüchtigen Dampffregatten hätten aber unserer Flotte bedeutenden Schaden zufügen können.

In der That war das Einrennen des „Re d' Italia" welches nach mehrfachen Versuchen endlich gelang, dann das Auffliegen eines anderen Panzerschiffes „Palestro", das Signal der Entmuthigung für die italienische Seemacht, welche nunmehr den Kampf aufgab und sich nach Ancona zurückzog. Von einer Verfolgung des Feindes konnte keine Rede sein, denn einzelne Schiffe, wie das Holzlinienschiff „Kaiser" hatten stark gelitten und es war nicht rathsam, den erfochtenen Sieg vielleicht zu verscherzen.

Er schrieb am 31. Juli 1866 Folgendes nach einem Eingang, worin er sich entschuldigt, so lange nicht geschrieben zu haben.

„Ich wollte Dir einen langen Brief schreiben, Dir nicht nur alle möglichen Details über die Schlacht geben, sondern Dir auch meine Gemüthsstimmung schildern, als ich Pola verließ — Seegang fand, daß die Panzerschiffe ihre Stückpforten schließen mußten und die Kanonenboote zurückblieben, Regen und mistiges Wetter vor Lissa antraf, in Ungewißheit war, ob diese Insel sich nicht vielleicht ergeben habe ꝛc. ꝛc., bis endlich bei einem hellen Sonnenblick die feindlichen Kolosse vor uns standen. — Doch ich fand zu alledem keine Zeit — beim besten Willen nicht — glaube mir, daß ich von Früh Morgens bis spät Abends gehetzt bin . . . ."

Er dachte sich anfänglich, daß es vielleicht zu einer zweiten Schlacht kommen könnte, und suchte mit der ihm eigenen Thätigkeit die Schiffe wieder für den Kampf vorzubereiten, doch bemerkte er bald darauf:

„Es scheint mir übrigens zweifelhaft, daß die Italiener gleich etwas unternehmen werden. Abgesehen vom „Re d' Italia" und „Palestro" hat „Erzherzog Max" (ein Flaggenschiff) zwei, „Kaiser" ein Schiff angerannt, die sich unmöglich wohl befinden können . . . . ."

„Glück haben wir viel gehabt und die Italiener miserabel geschossen; von ganzen Breitseiten auf ¼ Kabel (30 Klafter) traf nicht eine Kugel — unerhört. Daß sie Prachtgeschütze haben, sehen wir aus den Projectilen, von denen ich eine Collection

zuſammenſtellen ließ und mit erſter Gelegenheit nach Wien ſende. 100-, 150- 300-Pfünder. — Ich glaube, daß wir ihnen mit der Artillerie mehr Schaden angerichtet haben, als ſie uns. — Leider erfahre ich gar nichts aus Ancona."

Leider liegen uns keine weiteren Aufzeichnungen Tegetthoff's vor, nach welchen ſich die Einzelnheiten dieſes merkwürdigen und folgewichtigen Kampfes beurtheilen ließen. Er ſelbſt ſprach wenig davon und wich überhaupt aus Furcht vor Lobesüberhebungen jeder Erörterung über ſeine That aus, die er nur als eine Glücksſache zu betrachten ſchien. Wenn aber auch das Schlachtenglück einer Berechnung nicht leicht unterworfen werden kann, ſo iſt es abgeſehen von ſeiner perſönlichen Tapferkeit und Entſchloſſenheit, welche in letzter Auflöſung die Schlacht zu Gunſten und zur Ehre Oeſterreichs entſchieden haben — ſein hohes Verdienſt, nicht nur die kleine Flotte in verhältnißmäßig kurzer Zeit für den vorausſichtlichen Zuſammenſtoß mit dem Feinde herangebildet und kampftüchtig gemacht, ſondern auch mit Talent und Sachkenntniß die Einleitungen getroffen zu haben, damit der erſten Begegnung, von welcher in einer Seeſchlacht insbeſondere ſo viel abhängt, die günſtige Stellung folgen könne, deren ſich die öſterreichiſche Seemacht der feindlichen gegenüber bei Liſſa thatſächlich zu erfreuen hatte. Die Genauigkeit und Schnelligkeit, mit der die öſterreichiſchen Geſchütze kleineren Kalibers bedient wurden, und welche nur durch unermüdliche Thätigkeit vor dem Seetreffen bei Liſſa erzielt werden konnte, machte den Vortheil der gröberen Geſchütze des Feindes illuſoriſch, ja verwandelte ihn in einen Nachtheil, denn bei der mangelnden Erfahrung mit dieſen größeren Geſchützen ging am Bord der italieniſchen Schiffe viel Zeit bei ihrer Bedienung verloren, während welcher ſie mit einem Hagel von Projectilen überſchüttet wurden, die nicht nur die feindlichen Geſchützmannſchaften decimirten und unſchlüſſig machten, ſondern durch concentrirtes Feuer auch ihre Panzerplatten beſchädigten. Und obſchon Tegetthoff mit Vorliebe für engliſche Geſchützeinrichtungen am Bord, im Allgemeinen dem groben Geſchütze den Vorzug zu geben ſchien und dasſelbe innerhalb gewiſſer Grenzen auch auf den neuen Schiffen ſpäter einführte, ſo bleibt es noch immer zweifelhaft, ob die übergroßen Geſchütze am Bord wirklich vor mäßigen, allerdings gröberen Kalibern als es die öſterreichiſchen bei Liſſa waren, den Vorzug verdienen. Gewiß iſt, daß der Grundſatz feſtgehalten werden muß,

nach welchem je größer das Geschütz, desto größer die Schwierigkeit ist, dasselbe mit Schnelligkeit und Genauigkeit zu behandeln und im ernsten Gefechte zu verwerthen und daß ein nicht zu überschreitendes Verhältniß besteht zwischen der Größe des Geschützes und der Zeit, in welcher es bedient zu werden vermag. Die italienischen Mannschaften hatten aber die erforderliche Geschicklichkeit in der Behandlung ihrer Schiffskanonen nicht erlangt, während die österreichischen durch das Verdienst Tegetthoff's trefflich geschult in der Handhabung der kleineren Geschütze geschickt waren, und so kam es, daß jene größeren trotz ihrer 100- bis 300-pfündigen Projectile im Nachtheile bleiben mußten.

Diese Verdienste Tegetthoff's waren indessen diejenigen eines vorsichtigen, verständigen und erfahrenen Seemannes, der durch Studium und Talent zur Führung einer Flotte vollkommen geeignet, alle Mittel verwerthete, welche ihm zu Gebote standen. Seine Größe besteht aber darin, den selbstständigen Entschluß gefaßt zu haben zur Rettung unserer maritimen Stellung im adriatischen Meere, einer bei weitem an Zahl und Gattung der Schiffe und Kanonen übermächtigen Flotte, mit dem Häuflein österreichischer Schiffe entgegenzugehen, deren verhältnißmäßig nur wenige gepanzert waren und eine Bedeutung im offenen Seekriege beanspruchen konnten.

Es war dies ein kühner Entschluß, weil die ganze österreichische Seemacht auf dem Spiele stand, und er übernahm dabei eine Verantwortung, welche schwer wiegen mußte, im Falle das Glück und seine persönlichen Fähigkeiten ihn nicht begünstigt hätten. Er wußte wohl, daß in diesem Falle sein Vorgehen herben Tadel erfahren hätte, er wußte wohl, daß die Anklagen gegen ihn sich in größerer Zahl gehäuft hätten, als die Anerkennungen, die ihm zu Theil wurden, aber er wußte auch, daß die ganze österreichische Küste verloren gewesen wäre, wenn die italienische Flotte sich derselben an einzelnen Punkten bemächtigt hätte, er wußte, daß dieses in Oesterreich noch nicht genug gewürdigte Meer ein italienischer See geworden, daß Oesterreich seines Küstenbesitzes seines Seehandels beraubt, zu einem Staate zweiten Ranges herabgesunken wäre und endlich in jedem Falle seine Kriegsmarine eingebüßt hätte. So ging er denn frisch darauf los und vertraute seiner Kraft und dem Geiste, welcher die Marine beseelte, rettete

dem Kaiserstaate die maritime Stellung und erwarb sich unvergänglichen Ruhm.

Im November schreibt er aus Graz, wo er sich einer Cur wegen einer Lippengeschwulst unterzog, daß er sich vorbereite zu seiner Reise nach den vereinigten Staaten, welcher er mit Sehnsucht entgegensieht.

Im Jänner 1867 ist er in New-York, und da er in den Blättern, die ihm zukommen, wieder die ostasiatische Expedition angeführt fand, bittet er seinen Freund, er möge es in Wien möglich machen, daß ihm das Commando derselben übergeben werde, wie es schon vor dem Kriege eine Allerhöchste Entschließung bestimmt hatte.

„Hier (in New-York) — wo Alles in China und Japan war — fühlt man mehr denn je den Wunsch und das Bedürfniß, von den Kreuz- und Querfahrten in der Levante einmal auf ausgedehntere überzugehen.

Ich wurde hier sehr freundlich empfangen. „New-York Herald" widmete mir einen Artikel — schweigt seither auf meine Bitte — ich erhalte mehr Einladungen und Besuche als mir angenehm . . . .

New-York als Handelsstadt ist colossal, ich bewundere und staune nach allen Richtungen und kann mich oft eines wehmüthigen Gefühls nicht erwehren, wenn ich auf die kleinlichen und armseligen Krähwinkelverhältnisse meines Vaterlandes zurückdenke.

Ich hatte mir das Ganze nicht so großartig vorgestellt, wurde übrigens auch von der Theuerung überrascht, die für mich eine ganz unerhörte.

Nur in Einem sind wir den Amerikanern voraus — unser Papier ist weniger von Schmutz und Fett getränkt als ihre Greenbacks . . . . ."

Als Tegetthoff zurückkehrte, wurde er zum Commandanten der Marine ernannt und konnte nunmehr seinen Lieblingswunsch, den Ocean mit einem von ihm commandirten Schiffe zu befahren, nicht mehr erfüllen. Aber wie er war, so blieb er auch in Wien eifrig, thätig bis zur Ungeduld, fort und fort mit der Marine beschäftiget, auf Alles bedacht, in Allem die Initiative ergreifend. Der Schiffbau, die Artillerie, das Maschinenwesen, der Bau des Arsenales in Pola, die Marine-Akademie und der Unterricht im Allgemeinen beschäftigte ihn fortwährend. Besonders war es der

Unterricht, den er nach allen Richtungen förderte, er meinte immer, Wissen und Freiheit der Bewegung brauchen die Menschen, dann können sie für die Macht und Größe ihres Vaterlandes selbst unter den ungünstigsten Verhältnissen etwas leisten.

Seine größte Leistung im Gebiete der Administration ist die Herstellung eines klaren Budgets und die Einhaltung desselben in seinen Einzelnheiten mit den geringsten Kräften und mit Befolgung jener Grundsätze, welche eine Ordnung in der Materialgebahrung möglich machen, die Bewerthung einer jeden Arbeitsleistung zulassen.

Sein Bestreben, die Flotte mit zweckentsprechenden Kampf- und Instructionsschiffen zu versehen, wurde wesentlich durch die Sympathie unterstützt, welche man seinem offenen, geraden und bescheidenen Wesen auch in den Delegationen entgegenbrachte.

Es ist übrigens hier nicht der Ort das ganze System darzustellen, das er ins Leben zu rufen und zu entwickeln sich bemühte.

Bei seinem Drange nach Ordnung, Klarheit und Vervollständigung des einmal Begonnenen war er oft rasch und heftig, besonders wo Unvernunft, Indolenz oder Selbstsucht ihm Hindernisse in den Weg legten.

Von seinen rastlasen Arbeiten ermüdet, mit dem Gange der politischen Angelegenheiten nicht einverstanden und das Schlimmste voraussehend, wünschte er für eine Weile wieder zu seinem Meere zurückzukehren, um gleichzeitig zu sehen, in welcher Weise seine Einführungen sich praktisch bewährten. — Auch war es ihm nicht angenehm, diesmal von den Delegirten Geld zu verlangen in einer Zeit, da nach seinem Dafürhalten wir „mit täglich wachsender Schnelligkeit in den gähnenden Abgrund hinein rollen."

Er liebte sein Vaterland mit all der Gluth, deren ein so leidenschaftlicher und phantasiereicher Mann fähig sein konnte, er hätte es mächtig und frei sehen wollen in Mitte der civilisirten Völker der Welt. Aber wenn er auch liberal war, so haßte er andererseits all jenen Phrasenliberalismus, der nur als Deckmantel des individuellen Ehrgeizes, der Selbstsucht und der Mittelmäßigkeit dient und zu nichts Anderem führt als eben zur Herrschaft der Phrase. Er liebte die Thatsachen und was zu ihnen führt, die Arbeit, er liebte die Wahrheit über Alles und

das aus ihr Hervorgehende: Die Ehrlichkeit in Wort und That. Er haßte jede Zweideutigkeit, er wurde ungeduldig über langes Hin- und Wiederreden, ohne dem eigenen Gedanken den richtigen wahren Ausdruck zu verschaffen. Er wurde sogar barsch, wenn er hinter dem Gerede selbstsüchtige Zwecke vermuthete.

Er liebte niemals viele Gesellschaft und die Freundlichkeit und Zuvorkommenheit, ja der Enthusiasmus, mit welchem man ihm in den höheren Kreisen Wiens auf so entschiedene Weise begegnete, setzten ihn in Verlegenheit, verwirrten den bescheidenen, einfachen Mann. Er zog sich endlich zurück und ließ sich nur von Zeit zu Zeit bewegen, Gesellschaften zu besuchen. War er jedoch einmal da, dann wußte er zu fesseln durch seine Art, durch seine Sprache und durch seine Lebendigkeit. Aber er sagte: „ich finde mich zwischen fremden Leuten und hier in Wien nicht zurecht. Trotz aller Liebenswürdigkeit, die man mir so herzlich entgegenträgt und die ich mit innigstem Dankgefühle erkenne, finde ich keine solchen Freunde, deren Lebenslauf ich kenne, deren Gedankengang mit dem meinigen übereinstimmen könnte." Und so verhielt es sich in der That. Im Einzelleben aufgewachsen, fern von der socialen Thätigkeit der Menschen in großen Städten, welche nur vorübergehend besucht werden, findet der Seemann am festen Lande in einer continentalen Stadt keine Anhaltspunkte für ein sociales Leben. Er weiß nichts von den Verbindungen, von den Tendenzen, von den Angelegenheiten dieser Gesellschaften und wenn er auch vorübergehend und für kurze Zeit Gefallen am Neuen findet und wenn er Geist besitzt, auch zu gefallen vermag, so kann sein Inners auf die Länge nicht befriediget worden und er fühlt sich immer fremd in Mitte des freundlichsten Empfanges.

Ueberdies nagte an Tegetthoff ein Etwas, das ihn nicht glücklich werden ließ. — Seine Freunde haben dieses Etwas niemals ergründet, aber es war vorhanden und zeigte sich bei ihm in dem zeitweiligen Zurücktreten und in der Verschlossenheit selbst gegenüber seinen intimsten Bekannten.

Er liebte seine Mutter und war für sie ein im vollsten Sinne des Wortes guter trefflicher Sohn. Er bekundete stets eine Sorgfalt für sie, die bis ins Kleinste ging.

Er war theilnamsvoll und freigebig und kannte niemals in seinem ganzen Umfange den Werth des Geldes, war aber auf der anderen Seite stets geordnet in seinen Verhältnissen.

Er liebte die Natur und war für ihre Schönheiten empfänglich wie Wenige. Die kurze Zeit, welche ihm für seine persönliche Erholung auszunützen vergönnt war, suchte er durch Ausflüge ins Gebirg auszufüllen. — So besuchte er die Ostalpen, bestieg den Großglockner und andere Berge der Umgegend, hatte aber, wie er sich auszudrücken pflegte „ein fürchterliches Pech" dabei. Denn von keinem einzigen Berg war es ihm gegönnt, eine Aussicht zu genießen. Auf dem Großglockner hüllte ihn eine Wolke ein und Regen und Schnee begleiteten ihn auf diesen wie auf anderen Touren. Ergötzlich waren seine Beschreibungen dieser Erlebnisse und der in den kleinen Gebirgsortschaften gesammelten Erfahrungen. So war es die Legende von Heiligenblut, die er gerne und mit Witz und Humor zum Besten gab.

In einem früheren Jahre hatte er die Schweiz besucht und war auch dort sowohl als Fußgänger wie als Naturfreund unermüdlich.

Was er angriff, das mußte er durchführen, und die Gegenstände, die seine Phantasie und seinen Verstand beschäftigten, waren immer lebendig vor seiner Seele. Er hätte sie gerne mitgetheilt, wenn er nicht immer gefürchtet hätte, Andern damit lästig zu fallen. Fand er aber einen Freund, von dessen Interesse für die Sache er überzeugt sein konnte, dann thaute er auf und die sonst so karge Sprache floß mit Klarheit von seinen Lippen, sein ganzes Wesen verklärte sich und er hatte glückliche Momente.

Sein Uebel an den Lippen, das vielfach als eine drohende Krebskrankheit gedeutet, aber in Radegund unter Behandlung des bekannten Badearztes Dr. Novy gänzlich beseitigt wurde, beschäftigte ihn wenig. Gleichwohl war er zuweilen besorgt, zerstreute sich aber bald durch ernstere Beschäftigungen. Nur das Eine war ihm in Radegund lästig, daß er mit Anträgen überschüttet wurde, wie sein Uebel zu heilen wäre, daß man ihm von den entferntesten Theilen Europas und Amerikas ganze Abhandlungen über die Krebskrankheiten und ihre Heilung zusandte.

Er liebte die Kunst und versäumte es niemals, die Kunstausstellungen in Wien zu besuchen. Seine Beurtheilung war markig und kurz, immer aber treffend.

Die Wissenschaft schätzte er hoch und suchte besonders in seinem Fache sich auf der Höhe derselben zu erhalten. Er las

viel und mit praktiſchem Erfolg, immer aber mit Hinblick auf die Verwerthung des Geleſenen in ſeinem Wirkungskreiſe.

Er kannte ſeine Untergebenen genau und wählte ſtets mit ſicherer Hand beſonders diejenigen aus, welche dem Unterrichte nach irgend einer Richtung vorzuſtehen hatten und welchen er Gelegenheit ſchaffte ſich, wo es nöthig ſchien, im Auslande auszubilden. Für Nebenſächliches war er leicht vergeßlich. Er verſäumte Einladungen, die er angenommen, war aber dann untröſtlich, daß ſein Gedächtniß ihn im Stich gelaſſen und ſuchte durch beſondere Liebenswürdigkeit ſein Vergehen wieder gut zu machen, was ihm auch immer gelang.

Er kannte keinen Haß, war gut und herzlich mit Leidenden und Bedürftigen und wenn auch zuweilen raſch und aufbrauſend, doch immer wieder mild in der Beurtheilung Anderer, wenn er ſich überhaupt in dieſer Richtung ausſprach, was nur ſelten geſchah. Niemals iſt eine Verleumdung über ſeine Lippen gekommen, er haßte die Zwiſchenträgerei und gab ſich nie dazu her, die Fehler Anderer zum Gegenſtande ſeiner Geſpräche zu machen.

Eine kurze Krankheit raffte ihn in ſeinem 44. Jahre dahin.

Die Marine wird zunächſt fühlen, was ſie an ihn verloren, ſie wird ſich deſſen bewußt werden, daß große Männer ein ſeltenes Geſchenk des Himmels ſind und daß ihr nichts weiter übrig bleibt als den Geiſt Tegetthoffs lebendig zu erhalten und in ſeinem Sinne groß zu ziehen, wozu er den Grund gelegt. Der Kaiſer hat einen treuen Diener verloren, den er nicht ſo leicht zu erſetzen vermag: Oeſterreich eine jener reichen Naturen, die zu den ſchönſten Hoffnungen für die Zukunft berechtigen, einen ſeiner beſten und anhänglichſten Söhne, einen ganzen Mann und einen edlen Charakter.

Er war, was ſo ſelten bei uns der Fall, der rechte Mann am rechten Platze. Er wurde zwar gewählt, weil er tapfer und glücklich im Kriege geweſen, zum Glücke beſaß er aber auch alle jene Eigenſchaften, die zur vorzüglichen Leitung und Förderung eines großen Körpers nothwendig ſind.

Wir fügen dieſem Aufſatze Folgendes bei:

Die öſterreichiſch-preußiſche Abtheilung, welche das Gefecht bei Helgoland aufnahm, beſtand aus den öſterreichiſchen Fregatten „Schwarzenberg“ 52 Kan., „Radetzky“ 37 Kan., preußiſche Dampfer „Adler“ 6 Kan., Kanonenboote „Blitz“ und „Baſilisk“ je 3 Kanonen.

Die däniſche Abtheilung hingegen aus den Fregatten „Niels Juels“ 44 Kan., „Jielland“ 42 Kan. und Korvette „Heimdal“ 14 Kanonen.

Das Gefecht wurde von den zwei öſterreichiſchen Fregatten allein durchgeführt, ſo daß eigentlich von ihrer Seite 89 gegen 100 feindliche Kanonen ſtanden. Die Fregatte „Schwarzenberg“ hatte viele Todte und Verwundete, weil anfänglich und wiederholt die ganze feindliche Macht auf ſie eindrang und weil die Geſchütze in der Batterie der „Schwarzenberg“ ſo nahe an einander ſtehen, daß einzelne Granaten die Bemannungen von zwei und auch drei Geſchützen beſchädigten. In der That iſt die „Schwarzenberg“ nicht länger als die im Kampfe geſtandenen däniſchen Fregatten, obſchon dieſe letzteren mit einer geringeren Anzahl Kanonen in der Breitſeite verſehen ſind. — Hätten die Dänen ſo gut geſchoſſen wie die Oeſterreicher, ſo würde die „Schwarzenberg“ heute nicht mehr exiſtiren.

Die preußiſchen kleinen Schiffe hatten keinen beſonderen Auftrag, ſich ſo weit vom Schuße zu halten, man muß indeſſen bedenken, daß ſolche Fahrzeuge den Commandanten, Officieren und Bemannungen derſelben kein großes Vertrauen einflößen konnten und daß es eines großen Grades von Entſchloſſenheit bedarf, mit ſo winzigen Schiffen ein Nahgefecht einzuleiten.

Wenn das Gefecht bei Helgoland auch nicht mit der Beſiegung der däniſchen Schiffe und mit ihrer Zerſtörung und Wegnahme endete, ſo veranlaßte es dennoch den Commandanten derſelben, ſchleunigſt das Feld zu räumen und die Fahrt der öſterreichiſch-preußiſchen Abtheilung nach Helgoland und von da noch in derſelben Nacht nach dem Gefechte, nach Cuxhafen unbehelligt zu laſſen. Es iſt alſo das Gefecht zum Vortheile der Deutſchen ausgefallen, denn die Dänen verließen von dieſem Augenblicke an die Nordſee, um ſie während des Krieges nicht wieder zu befahren. Freilich erſchien am 12. Mai die Hauptmacht des öſterreichiſchen Geſchwaders in der Nordſee und damit war auch jede Action der Dänen in dieſem Meere, bei gleichzeitiger Bewachung der Oſtſee, zur Unmöglichkeit geworden.

Von den Briefen Tegetthoff's an Wüllerstorf, die das wärmste Freundschaftsgefühl athmen, mögen noch folgende hier Platz finden:

Alexandrien, am 16. October 1865.

Hochverehrter Freund!

Es hat mich kaum je eine Nachricht so freudig überrascht, als die mir vor 10 Minuten vom hiesigen Kanzler mitgetheilte, daß Du Ende v. M. zum Handels-Minister ernannt worden bist. Ich eile, Dir meine aufrichtigsten und herzlichsten Glückwünsche zu sagen und Dich zu versichern, daß am Bord bei mir die Theilnahme an der Dir gewordenen Satisfaction eine allgemeine und innige sei. Alles jubelt über Deinen Triumph, über die vom Kaiser getroffene Wahl, über die der Marine widerfahrene Auszeichnung, über den Neid gewisser Leute, die Oesterreich's Aufblühen nur auf Cravatten und Federbüsche basiren ꝛc. ꝛc. Kurz, von welch' immer Seite man diese Ernennung betrachtet, sie kann bei Denen, die blaue Röcke tragen, nur freudige Theilnahme hervorrufen. Ich denke mir auch, daß Dich diese Beförderung vollkommen befriedigt habe. Mehr kann man am Ende in einem constitutionellen — oder mindestens constitutionell sein wollenden — Staate nicht werden. Um einen solchen Preis dürfte es Dir kaum schwer fallen, Deine Geschicke von jenen der Marine — dem Anscheine nach — zu trennen. Schade, daß Ende September die Annexirung der Marine an die Armee bereits eine vollendete Thatsache war — wir würden Dich heute unsern Minister nennen; dafür hoffen wir aber mit Zuversicht, daß Du immer — zum Theile wenigstens unser bleiben und auch fortan für die Geltendmachung des blauen Rocks sorgen wirst, wie Du es bisher gethan. Verzeihe mir diese Sprache, aber mir wirbelt's in meinem armen Schädel von kühnen Plänen und glänzenden Aussichten — für Oesterreich, für die Marine, die selbstverständlich alle Dich zum Centrum, zur Basis haben. Doch mit diesen will ich Dich nicht plagen, sondern mich für heute begnügen, Dir meine aufrichtigsten, innigsten und herzlichsten Glückwünsche zu wiederholen.

Alexandrien, am 13. November 1865.

Hochverehrter Freund!

Mein letzter Brief an Dich war bereits geschrieben und expedirt, als ich gestern Abends endlich Zeit fand, das Heft über die arktische Expedition durchzulesen. Aufrichtig gestanden, wußte

ich nicht recht, wie die ganze Sache nunmehr stünde; die unvollständigen Zeitungsnachrichten, die ich hierüber zu Gesicht bekommen hatte, ließen mich zwischen zwei Ansichten schwanken: entweder daß die ganze Sache sich vorläufig zerschlagen habe, oder daß sie preußischerseits durchgeführt werde und Oesterreich sich in keiner Weise betheiligen werde. Der Antrag Petermann's war daher für mich sehr überraschend und ich komme nun Dich zu ersuchen um gütige Mittheilung Deiner Ansicht, ob Oesterreich sich an dieser Nordpolexpedition — die, wie es scheint, doch zustande kommen soll — betheiligen werde. Wenn Du auch nunmehr an der Expedition nicht wirst theilnehmen, so ist es doch gegenwärtig hauptsächlich in Deine Hände gegeben, ob einer unserer Kästen polwärts schwimmen soll oder nicht. Daß ich sehr gerne das Commando eines solchen übernehmen würde, brauche ich wohl nur zu erwähnen. Schön wäre es, wenn die österreichische Marine die Lösung dieses großen Problems energisch in die Hand nähme und durchführte.

Suez, am 1. November 1865.

Hochverehrter Freund!

Nimm meinen herzlichsten Dank für Deinen letzten freundlichen Brief, den ich unmittelbar vor meiner Abreise von Alexandrien erhielt; ich hoffe, daß Du Dich bereits mit Deiner neuen, schönen, ehrenhaften und wirkungsreichen Stellung vollkommen befreundet hast. Hier auf der Rhede liegen 14 Dampfer, leider kein Oesterreicher unter diesen. Doch dies wird mit Hülfe Gottes und des neuen Handelsministers bald anders werden und somit bitte ich Dich auch von den Gestaden dieses Zukunftsmeeres den Ausdruck meiner ehrfurchtsvollen Ergebenheit entgegen zu nehmen, mit welcher ich Zeit meines Lebens verharren werde,

Dein gehorsamster
Tegetthoff.

Fasana, am 13. Juni 1866.

Hochverehrter Freund!

Ich bin ungewiß, ob ich Dir für die wohlwollende Freundschaft, mit der Du meinen Aufsatz über den Suez-Canal beurtheilest, auch wirklich gedankt habe. Geschah dies nicht, so sei überzeugt, daß ich die Veröffentlichung, Dein an das Kriegsministerium gerichtetes unverdientes Lob über denselben ꝛc. ꝛc. stets in dankbarer Erinnerung bewahren werde. Bewahre mir ferner Deine

nachsichtsvolle, fürsorgende Freundschaft, auch wenn meinen Unternehmungen in der nächsten Zukunft das Glück fehlen und das Marine- und sonstige Publicum über mich ein herbes Urtheil fällen sollte.

Dein ehrfurchtsvoll ergebener
Tegetthoff.

Wien, am 19. December 1870.

Verehrter Freund!

Meinen verbindlichsten Dank für die wohlwollende Nachricht, mit der Du die Dir zugekommenen Sendungen beurtheilteſt und für die freundlichen aufmunternden Worte, in welche Du Dein Urtheil gekleidet haſt. Auch ſage ich Dir nochmals meinen wärmſten Dank für die erneuert mir kundgegebene Abſicht, an das Marine-Jahrbuch die verbeſſernde Hand zu legen. So wie es jetzt iſt, könnte es unmöglich bleiben; mich freut es aber, daß Du der Idee — die dem Ganzen zu Grunde liegt — Deinen Beifall gezollt und gewillt biſt, der Sache auf die Beine zu helfen.

Wien, am 17. Februar 1871.

Geſchätzter Freund!

Die dienſtliche Mittheilung über die erfolgte a. h. Genehmigung Deiner Bitte geht heute an Dich ab, und hat Dir der Kaiſer die Differenz zwiſchen der normalmäßigen Penſion und der vollen Activitätsgage, als Perſonalzulage angewieſen. Ich muß Dir aufrichtig geſtehen, daß mich ein Gefühl der Wehmuth, des Bedauerns und des Neides beſchlich, als ich heute das erwähnte Kanzleiſtück unterfertigte. Die Marine verliert an Dir eine Zierde, ich einen guten, unter allen Verhältniſſen bewährten Freund, dem ich eine lange Reihe von Jahren der Ruhe und des Friedens zwar vom Herzen gönne, dem ich aber in dieſes Eldorado bald folgen möchte. Gerade die allerletzten Tage waren derartige, um auf das lebhafteſte den Wunſch zu empfinden, mit dem Dienſte in der Art, wie er aufgefaßt und betrieben wird, nichts mehr zu thun zu haben. Die Götter wiſſen es — die Menſchen wollen es mir aber nicht glauben — daß ich einen Durſt nach Ehren und Auszeichnungen nie beſaß und nie beſitzen werde und daß, wenn ich etwas auf dieſer Welt thue, es gewiß ohne Nebenabſichten geſchieht, ſondern nur aus alter Gewohnheit zu ziehen, ſo lange man eingeſpannt iſt.

Rücktritt vom Miniſterium.

(April 1867.)

Die „Neue Freie Preſſe“ hatte über Wüllerstorf's Rücktritt einen Artikel veröffentlicht, worin ſie unter Anderem ihr Mitgefühl „für unſer ſchon über alle Maßen mit Miniſterpenſionen belaſtetes Budget“ ausſprach.

Wüllerstorf bemerkt dazu (Graz, März 1869):

„Miniſter-Penſion, wie ſo Viele geglaubt, habe ich damals und auch ſpäter keine erhalten. Wohl erhielt ich bei meiner nachmals auf meine Bitte mir gewährten Penſionirung als Vice-Admiral, auf Antrag Tegetthoff's, die Ergänzung zu meiner vollen Viceadmirals-Penſion in Form einer Perſonalzulage; dies geſchah aber für meine als Marine-Officier erworbenen Verdienſte und hat mit der Miniſterſchaft nichts zu thun, wie auch dieſe Zulage auf Rechnung des Marinefonds ausbezahlt wird. Dies möchte ich nach meinem Tode conſtatirt wiſſen; ſo lange ich lebe, ſpreche ich nicht davon. Ich will mich weder damit brüſten, noch irgendwie einen Vorwurf ausſprechen.

Uebrigens liegt in dem Artikel der „Neuen Freien Preſſe“ manches Wahre in Bezug auf die Stellung, welche ich im Miniſterium Belcredi eingenommen.

Ich habe das Handelsminiſterium übernommen, um vor Allem für mein Vaterland ſelbſt in einer ungünſtigen Zeit thätig ſein zu können. Zu wenig Politiker, um in die Zukunft ſehen zu können, ſtellte ich mich mit dem Verſprechen des Grafen Belcredi zufrieden, die Verfaſſung wieder herſtellen zu wollen, freilich ahnte ich nicht, in welcher Weiſe dies von Seiten des Staatsminiſters ins Werk geſetzt werden wollte.

Die „Neue Freie Preſſe“ vergißt die Zeit zu kennzeichnen, in welcher ich Handelsminiſter geweſen, ſie vergißt, daß wenige Monate nach meinem Eintritte der Krieg mit allen der volkswirthſchaftlichen Bewegung feindlichen Factoren hereinbrach, daß das Jahr 1866 das ungünſtigſte geweſen, welches einem Handelsminiſter begegnen konnte, und daß, was ich leiſtete, nur einer

kurzen Spanne Zeit seine Entstehung verdankt. Sie vergißt, daß der Mensch keine Maschine ist, die, einmal in Thätigkeit gesetzt, unbekümmert um das, was außer ihr vorgeht, fortarbeitet, sondern daß er beeinflußt ist durch Zustände, welche die Existenz seines Vaterlandes bedrohen. Sie weiß nichts von der Pein, von den Eindrücken, welche in so schmerzlicher Weise sich damals jedes wahren Oesterreichers bemächtigten und die um so fühlbarer auf mich einwirkten, als meine ganze Thätigkeit, meine Hoffnung auf eine bessere Zukunft, meine Absichten und Träume zerstört wurden.

Sie vergißt, daß ich ein vollkommen aufgelöstes Amt, das lange schon ohne Führer geblieben, übernahm und daß ich es organisirt und ich möchte auch sagen disciplinirt für meinen Nachfolger zurückließ, daß ich das Handelsministerium, welches ein wirkliches Aschenbrödel gewesen, doch zu einiger Geltung brachte, und wenn ich auch nur Mangelhaftes zu Tage förderte, meine Zeit als diejenige betrachtet werden kann, in welcher die lange und seit Bruck's Zeiten darniederliegenden volkswirthschaftlichen Interessen zur Geltung kamen. Die „Neue Freie Presse" möge zusammenstellen, was in den früheren Epochen der Ruhe und in den nachherigen in gleicher Zeit geleistet wurde, und den Vergleich anstellen. — Allerdings konnte ich den nöthigen Einfluß in dieser zum Theile stürmischen Zeit nicht erringen und bin nicht mit solchen Fähigkeiten ausgestattet, um als Staatsmann höherer Gattung bezeichnet werden zu können; aber wo sind solche Männer bei uns zu finden, oder hat man sie gegenwärtig entdeckt? Hat die Volkswirthschaft in der gegenwärtigen Zeit jene Bedeutung erlangt, welche ich ihr hätte verschaffen sollen, oder die sie, ich kann es kühn behaupten, in meiner Zeit erlangt hatte?

In welcher Zeit sind vollkommene Gesetze in Mitte von Zuständen entstanden, wie solche es waren, in denen ich zu wirken hatte? War es nicht genug, in dieser unheilvollen Zeit die Grundlagen zu besseren Gesetzen gelegt, das Eis durchbrochen zu haben, welches uns in starrer Unbeweglichkeit erhielt?

Ein Minister, wie jeder andere Mensch, kann nur in Beziehung zu anderen Menschen, welche in ähnlicher Thätigkeit sich befinden, beurtheilt werden, das absolut Große und Gute ist auf dieser Welt bei menschlichen Wesen nicht zu finden und unter Blinden ist schon der Halbblinde ein Hellsehender. Ohne mich

für einen ſolchen auszugeben, kann ich aber behaupten, daß ich nicht nur guten Willen an den Tag gelegt, ſondern thatſächlich etwas geleiſtet habe und daß ich volkswirthſchaftliche Grundſätze zur Geltung brachte, wie ſie früher nicht beſtanden. Ich darf ſtolz darauf ſein, die volkswirthſchaftliche Thätigkeit in Oeſterreich durch die wenigen aber erfolgreichen Reformen in Fluß gebracht zu haben, in einer Zeit, in welcher der Ernteſegen der folgenden Jahre mich nicht unterſtützte, vielmehr ein verheerender Krieg die ſchönſten Länder des Reiches verwüſtete. — Ich habe in dieſer Zeit den Muth nicht verloren, die Hoffnung auf Oeſterreich und ſeine Zukunft nicht aufgegeben und das Schiff im Sturme nicht verlaſſen, ſondern als wahrer Admiral meine Flotte zum ſchützenden Hafen zu führen geſucht und den Weg hiezu gefunden.

Das darf ich heute zwei Jahre nach meinem Austritte aus dem Miniſterium ſchreiben, heute, da die Menſchen der „Neuen Freien Preſſe“ am Ruder ſtehen.

Ich trat aus, weil ich dem Ausgleich in volkswirthſchaftlicher Beziehung nicht zuſtimmen konnte und weil ich nicht einer Partei mich aufdrängen wollte, welche, wenn ich auch im Allgemeinen mit ihren Grundſätzen übereinſtimme, doch ihre eigenen Mitglieder zu berückſichtigen hatte.

In dieſem Sinne glaube ich als echt conſtitutioneller Mann gehandelt zu haben, der nicht um jeden Preis eine Stellung einnehmen will, für die er nicht die Zuſtimmung der Majorität der Volksvertretung beſitzt. — Daß ich aber nicht allein Seemann geweſen, ſondern mir auch Anerkennungen in der Wiſſenſchaft und als Lehrer, überhaupt als gebildeter Menſch erworben, mögen Andere, wenn ſie es für werthvoll halten, hervorheben. Mir bleibt die Befriedigung, meinem Vaterlande gegenüber mit aller Aufopferung meine Pflicht gethan und trotz alledem nicht umſonſt gelebt und ſelbſt als Handelsminiſter gewirkt zu haben. Mögen Andere Gleiches, wenn nicht Höheres leiſten und Oeſterreich wird groß werden unter den Reichen dieſer Erde.

Ich verſchmähe es übrigens, die Menſchen zu nennen, welche, der Regierung angehörig, oder auf dieſelbe Einfluß nehmend, meine Thätigkeit als Handelsminiſter lähmten.“

Aufzeichnungen Wüllerstorf's über ſeinen Rücktritt enthalten noch folgende Stellen:

„Beust, ohne finanzielle und volkswirthschaftliche Kenntnisse, mit den Verhältnissen der Monarchie nur oberflächlich vertraut, war in die Schlingen Becke's gerathen und ging nicht nur den Vergleich mit Ungarn ein, sondern stipulirte mit demselben einen volkswirthschaftlichen Vertrag, ein sogenanntes Handels- und Zoll-Bündniß, welches weder den finanziellen, noch sonstigen materiellen Interessen des Gesammt-Verbandes entsprach.

Ich ging, noch ehe dies zu Stande kam, obschon Beust mich drängte, Handelsminister zu bleiben, aber das vereinbarte Verhältniß zwischen Oesterreich und Ungarn entsprach meinen Ueberzeugungen nicht.

„Als ich von Sr. Majestät beschieden wurde, nach Ofen zu kommen, um möglicherweise den gemeinsamen Angelegenheiten Einiges in volkswirthschaftlicher Richtung zu retten, damit der Riß kein allzugroßer, nicht eine Kluft werde, die man später nicht überbrücken könnte, hielt Graf Andrassy gegenüber meinen Ausführungen über die Nothwendigkeit gemeinsamen Vorgehens in den großen, volkswirthschaftlichen Fragen große Reden, die in dem Satze gipfelten, daß, entgegen den allgemeinen Anschauungen eben durch eine vollständige Trennung der materiellen Interessen beider Theile diese Interessen gefördert würden, was ich natürlich mit Hinweis auf die Geschichte und auf das Wesen der Volkswirthschaft und des Handels und Verkehres bestritt. Er sprach lange über alles Mögliche, konnte aber niemals Thatsächliches zur Begründung seiner Behauptungen beibringen, so daß ich oft halbe Stunden lang mit dem Bleistifte in der Hand zuwartete, um mir Schlagworte zur Entgegnung aufzeichnen zu können. Seine Reden waren volltönige Phrasen, gut vorgebracht und zusammengestellt, ermangelten aber aller und jeder Sachkenntniß.

Ich gab es endlich auf und erklärte Sr. Majestät, daß ein Ausgleich, wie ich ihn mir dachte, in volkswirthschaftlicher Beziehung mit Ungarn nicht zu erzielen sei. Ich mußte die Waffen vor der Macht strecken, die Andrassy und das nationale Magyarenthum errungen hatten."

An den Präsidenten der Triester Handels- und Gewerbekammer richtete Wüllerstorf folgendes Schreiben:

Hochgeehrter Herr Ritter!

„Die artigen und wohlwollenden Worte, welche die löbl. Handels- und Gewerbekammer von Triest mit ihrem geschätzten Schreiben vom 27. April l. J., Nr. 1218, an mich richtete, legen mir die Pflicht auf, ihr meine lebhafteste Dankbarkeit auszudrücken, weshalb ich Ew. Hochwohlgeboren bitte, der freundliche Dolmetsch derselben sein zu wollen.

Ich bin ungemein erkenntlich dafür, daß die löbl. Handels- und Gewerbekammer mir durch einstimmigen Beschluß Aeußerungen zur Kenntniß brachte, die mir zu hoher Ehre gereichen, weil ich zu hoffen wage, Triest werde sich bisweilen des guten Willens erinnern, womit ich es unternahm, auf die materiellen Interessen des Reiches Einfluß zu üben.

Ich konnte vielleicht nur wenige Proben von dem geben, was ich zum Besten der Monarchie und um sie aus dem Zustande des Verfalles zu erheben, in den sie bedauerlicher Weise viele Jahre des Unglücks gestürzt, durchführen wollte. Wenn ich aber inmitten der Ereignisse des verflossenen Jahres nicht Gelegenheit hatte, meinen Zweck zu erreichen, hoffe ich doch, daß die festgestellten Grundlagen dem Handel eines Tages zum Vortheile gereichen und solche Beziehungen einleiten können, damit der Kaiserstaat Oesterreichs sich ein Glied der europäischen Familie nennen kann, der er angehört. Ich glaube in der That nicht zu irren, wenn ich behaupte, daß die commerciellen Beziehungen, indem sie gemeinschaftliche Interessen ins Leben rufen, den politischen Verbindungen zwischen den Nationen zur Grundlage dienen und die Sympathieen der Völker befestigen, welche mit den eigenen Interessen Hand in Hand gehen. Oesterreich war dieser Vortheile lange Zeit beraubt, die sich gewiß von dem Augenblicke an, da der Friede für einige Zeit gesichert ist, zu seinem Besten geltend machen werden. Ich verkenne indessen die großen Schwierigkeiten nicht, welche sich Maßregeln in den Weg stellen, die, an und für sich zweckmäßig, sich nicht ohne augenblicklichen Schaden plötzlich einführen lassen. Die Ergebnisse einer Handelspolitik, der es an Grundlagen und Principien mangelte, häuften sich im Laufe der Zeiten an und machten das Werk des Neubaues sehr mühsam. Die inländische Industrie, welche sich dem herrschenden System anschmiegte, wurde zu dem Glauben verleitet, daß ein jedem Handel

überaus feindseliger Schutz der einzige Weg der Rettung sei und vergaß, daß ihr Gedeihen nicht durch das auf Kosten der Bevölkerungen des Reiches geübte Monopol, sondern durch die nach außen gerichtete Thätigkeit bedingt war, aus welcher ein Güteraustausch entspringt, der eben die Grundlage des Handels bildet.

Diese Industrie wird heute noch durch die größere oder geringere Ungewißheit und Verarmung beeinträchtigt, in welcher sich die Bevölkerungen des Reiches befinden, sie leidet in hohem Grade unter den Bedrängnissen des Volkes, dessen Kräfte in demselben Verhältnisse abnehmen, wie sich die Bedürfnisse des Staates steigern, und wird sich nicht aufschwingen können, wenn sich nicht die Möglichkeit eines lebhaften Exportes ihrer eigenen Erzeugnisse und eine Verminderung der Preise infolge der Zunahme dauernder Arbeit eröffnet. Andererseits ist es gewiß, daß unsere einheimische Industrie mit Schwierigkeiten zu kämpfen hat, welche die industriellen Nationen der Welt nicht kennen. Während also Handelsverbindungen angeknüpft werden, müssen auch die Lasten, welche unsere Industriezweige bedrücken, vermindert und die Communicationen, sowie der Transport in der Richtung gegen die Grenzen des Reiches und jene Länder, wo die Concurrenz möglich ist, erleichtert werden.

Bei diesem Anlasse ist es vielleicht zu erwähnen, daß die Handelspolitik der vergangenen Zeit nicht darnach angethan war, die Tendenz zum Exporte von Manufacturerzeugnissen zu vermehren. Sie vergaß, daß ein Staat, der so glücklich ist, ein gut gelegenes Meer zu besitzen, in großem Irrthum befangen ist, wenn dem Handel nicht die Richtung gegen die eigenen Küsten und gegen Länder gegeben wird, die sich für einen dauernden Export vorzugsweise eignen. Eine solche Politik schließt von vornherein die eigenen Bevölkerungen vom Welthandel aus und entzieht ihnen die Hauptgrundlagen, auf welchen die Wohlfahrt der Völker beruht. Bei uns geschah es, daß die österreichischen Häfen verödeten und daß die Communicationen sowohl gegen das Meer als gegen die benachbarten südlichen Länder, die von unserer Industrie abhängig sein sollten, lückenhaft blieben, während jene gegen Norden vervollständigt und auf solche Art fortgeschrittenere Bevölkerungen aufgefordert wurden, mit uns selbst auf unserem eigenen Gebiete zu concurriren, statt sie zu Gunsten unserer Communicationen und unserer Schifffahrt gegen unser Meer gravitiren

zu lassen. Der österreichische Handel wurde in Folge dessen fast vernichtet, weil andere Plätze sich den aus der Thätigkeit unserer Industrie und unserer Production entspringenden Nutzen zueigneten.

Von diesen Ideen geleitet, bemühte ich mich von Anbeginn an, die Arbeit, so wie den Transport der Waaren und der Correspondenzen sowohl im Inlande als gegen das Ausland hin zu erleichtern. Um ans Ziel zu gelangen, wären andere Zeiten und vielleicht auch andere Kräfte als die meinigen erforderlich gewesen, jedenfalls aber ein längerer Zeitraum für die nach dem bezeichneten Ziel gerichteten ausdauernden Bestrebungen. Es war mir jedoch nicht gegönnt, das schwierige Werk fortzusetzen; einerseits wurde meine Gesundheit schwankend, andererseits änderte die innere Politik die Grundlagen der Regierungswirksamkeit ganz und gar. Zwei verschiedene Handelsministerien haben fortan die Geschäfte des dualistischen Staates zu erledigen, sie können daher Gegenstände des gemeinschaftlichen Interesses nicht verhandeln, da diese in die Competenz der Centralregierung gehören. Die Handelspolitik, die Schifffahrt, die großen Reichscommunicationen müssen mithin meiner Ansicht nach von der directen Wirksamkeit dieser beiden Ministerien ausgeschlossen bleiben, und ich brauche Ew. Hochwohlgeboren wahrlich nicht auseinanderzusetzen, daß, wenn man mir diese Zweige entzieht, ich nicht berufen sein konnte, die übrigbleibenden Geschäfte zu leiten. Das Bedürfniß, eine Zeitlang Ruhe zu genießen und mich einer meinem früheren Leben entsprechenderen Thätigkeit anderer Art hinzugeben, machte sich überdies immer fühlbarer. Ich hoffe, daß die geistigen und körperlichen Kräfte, über die ich verfügen konnte, sich wieder einstellen und mich für jene Dienste befähigen werden, welche ich vielleicht unserem gemeinschaftlichen Vaterlande, dem Handel und der Schifffahrt leisten kann. Ich lege auch Werth darauf, daß mir Gelegenheit gegeben ist, in der Thätigkeit, die ich in andern Gegenden bei fernen Völkern, welche unsere Seefahrer lebhaft interessiren, zu entfalten berufen bin, ein Band zu bewahren, das mich an Triest knüpft.

Ich bitte Sie, Herr Ritter, nicht nur das Organ meiner Gesinnungen gegen die l. Handels- und Gewerbekammer sein zu wollen, sondern auch persönlich die Versicherung meiner Dankbarkeit für die in Ihrem geschätzten Schreiben enthaltenen herzlichen

Aeußerungen, so wie jene der ausgezeichneten Hochachtung zu genehmigen, womit ich verharre

Ihr ergebenster
Wüllerstorf, Viceadmiral."

Das nachstehende Schreiben an das Präsidium der Handels- und Gewerbekammer in Klagenfurt wurde von Wüllerstorf nicht abgeschickt, möge aber hier seine Stelle finden, weil dasselbe sein Wirken und Wollen als Handelsminister kennzeichnet.

„Die mir vor wenigen Tagen zugekommene Mittheilung, womit die kärnterische Handels- und Gewerbekammer mich beehrte, hat in mir das innigste Dankgefühl erweckt und mir die angenehme Pflicht auferlegt, demselben Ausdruck zu verleihen.

Der gute Wille und der Wunsch, meinem Vaterlande nützlich zu sein, welche mich bei Uebernahme des Handelsministeriums beseelten, die mich während einer trüben Zeit stärkten und zu neuer Arbeit anspornten, haben in den Anerkennungen ihren schönsten Lohn gefunden, welche mir von so vielen Seiten zu Theil wurden, und die eine Befriedigung in mir wachriefen, welche eine reichliche Entschädigung für die oft mühsame, zuweilen unfruchtbare Arbeit bietet, die ich geleistet, für die Opfer, welche ich meiner Stellung gebracht. Das Bewußtsein redlich gethaner Pflicht findet in diesen Aussprüchen die schönste Gewähr, daß diese Pflichterfüllung nicht nutzlos gewesen, daß es mir gelungen, mindestens so weit es die Verhältnisse gestatteten, so weit meine Kräfte genügten, zur Hebung des darniederliegenden Wohlstandes nicht ganz unfruchtbare Versuche gemacht zu haben. In anderen Zeiten, unter anderen Verhältnissen wäre es wahrscheinlich möglich gewesen, den berechtigten Wünschen des Landes in ergiebigerer Weise nachzukommen als es in dem jüngst vergangenen Jahre der Fall sein konnte. Maßregeln, welche für den Frieden und für geordnete Zustände berechnet und den Frieden und die Ordnung zu erhalten geeignet sind, wären in den Augen der arbeitenden wie der consumirenden Classen in einem anderen, besseren Lichte gestanden, weil die allenthalben herrschende Noth die Leidenschaften der Menschen nicht gesteigert, die Arbeit sich vermehrt und der Geist der Eintracht größeren Boden gewonnen hätte.

Die Handelsverträge, welche unter solchen Verhältnissen zu Stande gebracht wurden und zum Theile ein einseitiges, sehr abträgliches Urtheil erfahren haben, wären, als das was sie sind: die Grundlagen des Verkehres und des Handels, somit auch der Freundschaft und des Wohlwollens der civilisirten Völker unter einander, aufgefaßt worden. Ich verkenne keineswegs, daß der Weg, den die Regierung gegangen, im Beginne kein ganz entsprechender war, indem sie zuerst mit England in Vertragsunterhandlungen eintrat. — Aber man bedachte nicht, daß schon vor meinem Eintritte Schritte bindender Art der englischen Regierung gegenüber gethan wurden und daß ich nur mit Mühe eine Aenderung solcher Punktationen erreichen konnte, welche bei unmittelbarer Annahme unsere Industrie schädigen mußten. So wurde der Werthzoll von 15 auf 25% für Maximalzölle erhöht, und ich glaube darin so viel errungen zu haben als unter den gegebenen Verhältnissen erlangt werden konnte. Ueberzeugt aber, daß unser Streben bei Abschluß von Handelsverträgen auf Erweiterung des Marktes für unseren Absatz nach außen gerichtet sein müsse, habe ich gleichzeitig mich bemüht, mit Frankreich in Verhandlungen zu treten, und Italien zur Anbahnung eines Vertrages zu gewinnen, der beiden Theilen großen Vortheil darbieten mußte.

Diese Verträge kamen, sobald es die politischen Wirren des vorigen Jahres gestatteten, zu Stande. Minder günstig gestaltete sich der Versuch, Rußland zur Annahme von Vertragsverhandlungen zu stimmen; wenn wir aber bei diesem Versuche scheiterten, so theilten wir das Schicksal aller civilisirten Nationen und stehen Rußland gegenüber auf gleichem Fuße mit ihnen. Mit Preußen und dem Zollvereine kam es zu keinem Resultate trotz des guten Willens, den wir an den Tag legten, weil es, wie es schien, damals der preußischen Regierung nicht so sehr daran gelegen war, Resultate zu erzielen, welche eine Annäherung Oesterreichs an Deutschland bewirkt hätten. Die Verträge mit kleineren Staaten wie Belgien und Holland kamen hingegen ohne Schwierigkeit zu Stande. Ebenso werden keine Schwierigkeiten in dem Vertrage mit der Schweiz auftauchen.

Der Grundsatz der Aufhebung der Differentialzölle ist ein so natürlicher gewesen, daß eine Beleuchtung desselben kaum erforderlich sein dürfte. In der That bewirken Differentialzölle den

großen Nachtheil für jene Staaten, welche sie aufrecht erhalten, daß dadurch der Handel und Verkehr auf Gebiete gewiesen wird, welche, wenn sie auch anfänglich günstigen Absatz zuließen, im Verlaufe der Zeit um so eher der Industrie, dem Handel und Verkehr Schaden zufügen, als diese Gebiete selbst das System der Differentialzölle aufgegeben. Dieses System beschränkt aber dort wo es eingeführt ist, die Freiheit der Bewegung, lenkt Handel und Verkehr auf Bahnen hin, welche künstlich erzeugt sind, denn nur dort ist eine regere Handelsbewegung zu erwarten, wo ein Austausch von Producten und Erzeugnissen erleichtert wird. — So kam es, daß unser Verkehr auf den natürlichen Wegen unserer Ausfuhr immer mehr leiden mußte, während wir im deutschen Zollvereine einer Industrie gegenüberstanden, die schon der kleineren Entfernung wegen siegreich mit anderen Nationen auf unseren Märkten concurriren konnte. Der Handelsweg nach dem eigenen Meere verlor um so mehr an Wichtigkeit, als die Communicationen dahin vernachlässiget blieben oder erst spät zu Stande gebracht wurden. Statt österreichischer Häfen bediente man sich der deutschen Häfen als Ausfuhrshäfen und es verschwand allmälig der österreichische Kaufmannstand, um dem hamburgischen den Platz einzuräumen, unsere See-Schifffahrt mußte an anderen Küsten einen Erwerb suchen, den sie an den eigenen nicht finden konnte.

Es dürfte also ein Fortschritt genannt werden, wenn es gelang, das System der Differentialzölle aufzugeben und unsere Märkte allen Nationen, welche mit uns Verträge abschlossen, unter gleichen Bedingungen geöffnet zu haben.

Daß diese Bedingungen sich bei jedem abgeschlossenen Handelsvertrag modificiren mußten, versteht sich von selbst, denn mit den Zugeständnissen, welche wir begehrten, um unseren größeren lebensfähigeren Industrien neue Märkte zu schaffen, war wohl die Nothwendigkeit gegeben, unsererseits wieder Zugeständnisse zu machen, welche den Vertrag überhaupt ermöglichen konnten.

Auf diese Weise sind wir in Berührung mit anderen Nationen getreten, welche es versuchen werden, mit uns selbst zu concurriren; wir haben aber die gleichen Rechte, die gleichen Vortheile in fremden Ländern. — Eine Industrie, welche nur auf die eigenen inländischen Märkte beschränkt ist, hängt so sehr von den ökonomischen und wirthschaftlichen Verhältnissen des

eigenen Gebietes ab, daß an eine gleichmäßige Arbeit, an einen gleichmäßigen Absatz nicht gedacht werden kann. So kommt es, daß eine solche Industrie zu Zeiten mit Arbeit überhäuft, zu andern thatenlos ihr kümmerliches Leben zu fristen versucht. Nicht die Höhe der Zölle ist es, welche sie vor der hereinbrechenden Noth erretten kann, sondern die Erweiterung des Marktes, die Concurrenz mit anderen Nationen auf den Handelsplätzen der Welt, insbesondere auf solchen, die uns näher gelegen sind und wo die kleinere Entfernung die Transportkosten erleichtert. Diese Concurrenz nach Außen und nach Innen ist aber auch das wirksamste Mittel, um die geistige Entwicklung der arbeitenden und handelnden Classen zu fördern, in ihnen das Bedürfniß größerer Kenntnisse fühlbar zu machen und in dieser Beziehung die Möglichkeit der Erwerbung solcher Kenntnisse sich selber zu schaffen. — Gleichzeitig ist es nur bei regem Verkehr mit anderen Nationen möglich, ihre Bedürfnisse einerseits, ihre Vorzüge andererseits zu erkennen, die einen auszunützen, die andern sich anzueignen. Auf solchem Wege ist der Fortschritt gegeben, in der Abschließung hingegen nur Versumpfung und Unthätigkeit.

Der wahre Reichthum eines Landes ist der Summe der arbeitenden Kräfte proportional und der Werth der Arbeit durch Wissen und Erfahrung gesteigert.

Um aber die Arbeit möglich zu machen, müssen die Hindernisse beseitigt werden, welche ihr im Wege stehen, während ihre Verwerthung vom erleichterten freien Verkehr abhängig ist. Ich war bestrebt, diese beiden letzten Bedingungen der menschlichen Thätigkeit zu erfüllen und habe, was meine Kräfte vermochten, gethan, um zu einem solchen Ziele zu gelangen. Leider war der durch eine traurige Kriegsepoche zerstörte Credit, sowie die Verwendung der Staatsmittel zu unproductiven, zu zerstörenden Zwecken, ein gewaltiges Hinderniß, das mir in den Weg trat und meine Absichten zum Theile vereitelte. — Das öffentliche Interesse wurde zudem in anderen Richtungen thätig und selbst die Regierung konnte kaum zur Beseitigung der auf Handel und Verkehr, auf Industrie und Production lastenden Hindernisse schreiten, konnte die Grundsätze nicht im Auge behalten, welche mit Consequenz und nach allen Richtungen hin hätten durchgeführt werden müssen. Was unter solchen Umständen zu erringen war, wurde erzielt und es kann nun der Hoffnung Raum ge-

geben werden, daß nach Regelung der inneren politiſchen Angelegenheiten ans Werk gegangen werde, um den Intereſſen des Landes und der arbeitenden Claſſen gerecht zu werden.

Wir brauchen Brod und Freiheit, aber wir müſſen leben können, um frei zu ſein. Es wäre ein Unglück für uns, wenn es nicht gelänge, die Lebensfähigkeit des Volkes zu ſichern, den Wohlſtand zu fördern und zu befeſtigen, denn alle politiſche Freiheit nützte uns nichts ohne jene Grundlage.

Aber zur Erreichung dieſer Grundlage muß jeder Einzelne thätig mitwirken, muß Jeder ſuchen, ſeine Arbeit zu verwerthen, um dieſelbe überhaupt möglich machen, ſteigern und vervollkommnen zu können. Zu dieſem Ende iſt es nöthig, den Blick ſowohl nach Innen wie nach Außen zu richten, denn die Arbeit wird durch den Abſatz beſtimmt und der Abſatz darf nicht auf einzelne Oertlichkeiten beſchränkt werden, er muß für alle jene Märkte berechnet werden, wo unſere Erzeugniſſe concurrenzfähig ſind. Und weil die Concurrenzfähigkeit bei gleicher Waare von dem Preiſe derſelben abhängig iſt, und dieſer Preis je nach den Conjuncturen des Marktes höher oder niederer ſteht, ſo folgt daraus, daß der Producent einer Waare mittelbar oder unmittelbar die Kenntniß der Preisſchwankungen auf den Märkten der Welt und derjenigen Veranlaſſungen erwerben muß, welche ſolche Preisnotirungen hervorrufen können, die ihm die Möglichkeit verſchaffen, mit ſeiner Waare auf dem Markte concurrenzfähig aufzutreten. Dieſe Aufgabe ſoll eigentlich dem Kaufmanne anheimfallen, denn ſie iſt ſo groß und wichtig, erheiſcht ſolche Kenntniſſe der Länder und Völker, des Verkehres und ſeiner Mittel, daß der Induſtrielle unmöglich bei ſeinen auf die Arbeit und auf den techniſchen Fortſchritt gerichteten Beſchäftigungen Gelegenheit finden kann, von ſeinem oft abgelegenen Sitze alle Fluctuationen des Weltmarktes, der Frachtenſätze, der politiſchen oder geſellſchaftlichen Verwicklungen zu verfolgen und daraus Nutzen zu ziehen. Gleichwohl iſt bei uns der Induſtrielle bemüſſigt, ſich dieſer Aufgabe des Kaufmannes zu unterziehen, ſo lange dieſer in Oeſterreich nicht eingebürgert iſt und Geſchäfte auf eigene Rechnung betreibt.

In manchen Fällen, wo es ſich um einzelne nicht ſehr von einander verſchiedene Erzeugniſſe handelt, iſt es dem Induſtriellen möglich, beiden Aufgaben zu genügen und gleichzeitig Kaufmann

zu sein, und ich glaube, daß z. B. Eisenwaaren, wo dieselben zu den Halbfabricaten gehören, in diese Kategorie zu rechnen wären. Bei eingehendem Studium des Welthandels würde es sich zeigen, daß wir auch in dieser Richtung selbst in Ländern zuweilen concurriren könnten, deren Industrie eine vorgeschrittenere ist und wo die Durchschnittspreise der eigenen Erzeugnisse unter den dermalen in Oesterreich möglichen stehen.

Die Bedingung, welche also zu erfüllen ist, um ergiebigen Absatz zu finden, ist das Studium des Handels und des Verkehres und der darauf Einfluß nehmenden Angelegenheiten. Daß dadurch die Bildung und geistige Entwicklung der Betreffenden gefördert wird, unterliegt keinem Zweifel.

Wird bei uns dieses Streben lebendig, durchdringt es die industriellen Classen, so dürften die jetzt herrschenden Ansichten rücksichtlich der Handelsbeziehungen zu anderen Ländern sich bedeutend modificiren, die Arbeit aber einen Aufschwung nehmen, der, solange nur der nächste einheimische Markt berücksichtigt wird, niemals erzielt werden kann. Die Anregung zu solchem Vorgehen kann nur von der Regierung ausgehen, weil sie allein von individuellen Rücksichten frei sein soll, das Ganze zu übersehen im Stande ist und leitend zu Werke gehen muß.

Diese Anregung ist bei uns durch den Abschluß von Handelsverträgen gegeben worden, welche, wenn sie auf einer Seite den übermäßigen Schutz unserer Industrie in mancher Richtung ermäßigten, eine solche Ermäßigung auch in den Ländern herbeiführten, mit welchen eben die Verträge abgeschlossen wurden. Es ist unzweifelhaft, daß wir in die Lage kommen werden, der Concurrenz durch erhöhte Arbeitsleistung entgegenzutreten; ebenso unzweifelhaft ist es aber, daß unser Markt sehr bedeutend erweitert wurde und daß die Möglichkeit geboten ist, nach Außen zu gravitiren und die heimische Arbeit zu steigern. — Die Interessen der Menschheit werden gefördert, Verbindungen zwischen verschiedenen Nationen werden hergestellt, deren Hauptnutzen es ist, uns der Gemeinschaft der civilisirten Völker nicht zu entfremden, vielmehr die Freundeshand dort zu bieten, wo bisher nur Eifersucht und Abneigung uns ferne hielten.

Gewiß ist es aber andererseits, daß die eigene Industrie und zwar so lange geschützt werden müsse, als die Hemmungen, welche Handel, Verkehr und Arbeit erfahren, bestehen und die

Bedingungen nicht erfüllt ſind, welche eine freie Concurrenz möglich machen. Der Schutz alſo, den die Regierung gibt, ſoll im Verhältniß zu den Hinderniſſen ſtehen, welche die Arbeit und ihre Verwerthung beeinträchtigen. Wenn der Preis der Waare z. B. durch Verbeſſerung der Communicationen auf dem Markte billiger wird, ſo kann ohne Zweifel der Zoll vermindert werden, ohne deshalb den Schutz zu vermindern, um ſo mehr als für das Inland die Entfernungen zum Markte für fremde Concurrenten größer ſind als für einheimiſche, folglich in den meiſten Fällen der Schutz ſchon durch den Unterſchied in den Frachten gegeben iſt.

Dies ſind in Kürze die Grundſätze, welche mich in der Zeit meiner Amtsführung im Handelsminiſterium geleitet haben. Ich habe geglaubt, ſie dem löblichen Präſidium zur Kenntniß zu bringen, weil ich es nicht ſcheue, dieſelben einer Kritik unterzogen zu ſehen, welche vielleicht von Nutzen ſein kann.

Aus Wüllerstorf's Briefwechsel.

Megline im Canal von Cattaro, 1. April 1864.

... Ragusa ist von Festungswerken umgeben, die theils aus sehr alter, theils aus neuerer Zeit stammen und Gruppen bilden, die nicht schöner in der Umgebung des Karstgebirges, der Gärten und beinahe tropischen Gewächse gedacht werden können. Gegen das Meer stehen sie auf fast überhängenden Felsen, an welchen die Brandung, besonders bei stürmischem Wetter 30—40 Fuß hoch hinaufspritzt. Ein dumpfes Wogen und Toben des Meeres erhöht den überwältigenden Eindruck des Ganzen.

Ragusa bildete eine kleine Republik für sich, die sich dadurch vor der Raubluft der Venetianer zu schützen suchte, daß sie zwei Streifen ihres Gebietes bis zum Meere den Türken schenkte. Sie gehören heute noch dem Sultan und sind für uns ein Dorn im Fleisch, werden auch möglicher Weise in Zukunft Verwicklungen politischer Natur hervorrufen, wie es schon einmal geschehen. Ragusa erhielt sich im Wohlstand durch Thätigkeit im Handel zur See und mit den angrenzenden türkischen Provinzen, mit welchen die Verbindungen von der Regierung der Republik sorgfältig unterhalten wurden. Bei dem herrschenden Wohlstande erhob sich eine kleine Stadt mit ganz hübschen Neubauten, die mitunter architektonische Schönheit aufweisen. Ragusa selbst hat einen kleinen Hafen gegen Süden, dem gegenüber Lacroma liegt. Links von diesem Hafen zieht sich ein steil in's Meer fallendes Karstgebirge von ansehnlicher Höhe, das die zackigen Felsspitzen bis zu den Wolken aussendet und von der weißschäumenden Brandung umtost wird. Das hier sehr tiefe Meer hat bei schönem Wetter das dunkelste Arzurblau und die Abhänge der Gebirge sind theilweise mit niedrigem Gebüsch bedeckt. Eine Straße nach Ragusa vecchia ist auf dem Berge in großer Höhe über dem Meere eingeschnitten und interessant zu begehen. Auf der anderen Seite führt ein reizender Weg in einer halben Stunde nach Gravosa, dem eigentlichen Hafen, der sich sieben deutsche Meilen lang, schmal und einem Canal gleich hinzieht. An diesem Canal liegen schöne Punkte. In denselben mündet ein Fluß, der als solcher aus dem Gebirge austritt und Canal d'Ombla genannt

wird. Längs der Straße von Ragusa nach Gravosa liegen zum Theile in Trümmern Landsitze von Gärten umgeben, in welchen der Granatbaum, der Lorbeer, Orangen, Citronen, baumartige Oleander, Cactus und andere südliche Pflanzen stehen. Diese Straße, welche ganz Dalmatien durchzieht, wurde von Marschall Mormont gebaut, als er hier Gouverneur war, und ist ein würdiges Denkmal jener Zeit und ihrer großen Männer. Forte Imperiale, welches die ganze Gegend beherrscht, wurde, wenn ich nicht irre, von den Franzosen erbaut oder wenigstens in seiner jetzigen Gestalt hergestellt. Wir haben noch andere Forts errichtet, aber sonst keinen Einfluß auf die geistige Entwicklung und auf den Wohlstand geübt, die schon seit langer Zeit in steter Abnahme begriffen sind. Die Wege und der Handel nach der Türkei sind zu Grunde gegangen und mit ihnen hat Ragusa gleichen Schritt gehalten.

Auf dem Wege von Ragusa nach Gravosa, wo die Straße vom Meere, das tief unter ihr braust, sich entfernt, zweigt sich ein Weg gegen eine hügelige Halbinsel ab und in einem Tiefthale liegt der Militärfriedhof nebst einer Kirche, weder malerisch noch interessant. Man hat denselben wahrscheinlich deshalb hieher verlegt, weil in den Thälern Erde vorhanden ist, die auf den Höhen mangelt. Dorthin wanderte ich, um das Grab meines Detailofficiers auf der „Novara", des vor ein paar Jahren gestorbenen Fregatten-Capitäns von Gaal, zu besuchen.

Cadix, 20. October 1864.

... Ich erhielt hier einen Brief des Vice-Admirals Paris, den ich schon seit Jahren kenne und vor Kurzem in Brest gesehen habe. Er schickt mir ein Buch, in der Meinung, daß ich noch in Brest sei. Paris ist eine Celebrität im Schiffsmaschinenwesen; ich besitze von ihm mehrere Bücher und er ist mir sehr gewogen. Wir waren 1860 in Neapel, er damals Contre-Admiral, ich Commodore, und besuchten uns gegenseitig recht oft, obschon die französische Politik mit der unsrigen nicht übereinstimmte. Er stellte mich auch seiner Mutter vor, einer 84jährigen, freundlichen und noch rüstigen Frau, welche in den Jahren 1815 — 1820 in Triest, ich glaube bei den Murats gewesen war. Eine ihrer vier Töchter ist in Laibach geboren. Mir macht es immer Freude, wenn ich bei solchen Männern, die allgemein als Autoritäten und geistige Größen bekannt sind, so freundliches Entgegenkommen finde.

wenn ſie Vergnügen bezeugen, mit mir zu verkehren, mich aufſuchen und hochſchätzen. Dies iſt mir ein Beweis, daß ich doch deſſen würdig ſein muß, wenn ich auch in meinem Vaterlande kein Prophet bin, wenn auch meine Stimme bei uns keine Geltung haben ſoll. Paris, mit dem ich viel über Panzerſchiffe ſprach, hat zu meiner großen Befriedigung beiläufig dieſelben Vorſchläge gemacht, wie ich, um dieſe Schiffe ſeefähiger zu geſtalten, und er ſelbſt war freudig überraſcht, zu ſehen, daß wir, ohne etwas von einander zu wiſſen, zu gleichen Ergebniſſen gelangt ſind. — Ich hoffe, daß meine Vorſchläge auch die Genehmigung des Miniſteriums finden werden, und in dieſem Falle bin ich glücklicher als Paris, der daran verzweifelt, daß man die ſeinigen bei der franzöſiſchen Marine annehmen werde, außer wenn ein Unglück deren Nothwendigkeit erweiſt. Die Wahrheit und der geſunde Menſchenverſtand haben gar ſo viele Mühe, ſich Bahn zu brechen bei allen Völkern und in allen menſchlichen Geſellſchaften.

Ich lernte hier den engliſchen Conſul, Mr. Dunlope kennen, der auch in Wien und Peſt war, damals als Attaché und politiſcher Agent. Zur Zeit des Landtages in Ungarn ſchrieben die Zeitungen viel über ihn. Er hat meine Broſchüre über die Verbindung der Donau mit dem adriatiſchen Meere ins Engliſche überſetzt und an Lord Ruſſell geſandt, der ſie vermuthlich in den Papierkorb geworfen haben wird.

Puntales bei Cadix, 3. Nov. 1864.

... Vor Kurzem war ich in Sevilla, im Hotel de Paris, wo Fremde beſſerer Claſſen abzuſteigen pflegen, gut untergebracht. Von dieſen waren zur Zeit noch wenige da, dieſe wenigen Engländer, welche an der Table d'hôte leicht zu erkennen waren. Man braucht nicht einmal auf das Geſicht zu ſehen und darf nur die Behandlung von Löffel, Gabel und Meſſer beobachten. Ein Engländer, der ſich auf den Gentleman ſpielt, mit Lord Ruſſell oder dem Duke of Somerſet u. dgl. vielleicht auf dem Dampfer von Dover nach Calais zuſammengekommen iſt, ein anderes Mal mit Lord Palmerſton bei einem großen Comitee-Dinner geſpeiſt, einmal mit Lady Ellenborough geſprochen hat u. ſ. w., braucht ſeinen Löffel nicht wie andere Chriſten, indem er ihn mit dem Rande gegen das eigene Ich gewendet füllt, ſondern er thut es in verkehrter Weiſe, er taucht jenen Rand des Löffels zuerſt ein, der von ihm ab liegt,

der Löffel wird nicht mit ſeiner Spitze gegen den Mund geführt, ſondern der Engländer ſchlürft die Suppe aus der äußerſten Randung ein, welche dem Stiele am nächſten liegt. Beim Schneiden des Fleiſches wird der Zeigefinger der linken Hand in größtmöglicher Wölbung auf den Gabelſtiel gedrückt, während ſo wenig wie möglich von der Gabel in der Hand bleibt. Sowohl von der linken, wie von der rechten Hand werden die zwei kleineren Finger ganz zugemacht. Man ſchneidet das Fleiſch nicht mit einem Schnitte, ſondern ſägt es mit dem Meſſer in der Vorausſetzung, daß dieſes ſehr geſchärft ſei, was vorzüglich in einer ſpaniſchen Fonda ſelten der Fall iſt. Ein Stückchen Brod, das man mit der Hand zum Munde führt, darf nicht ſo geradeaus hineingeſteckt werden, ſondern die Hand muß auf dem Wege umgedreht werden, ſo daß die Fingerenden nach oben ſehen. Eine Engländerin war da in einem jener Coſtüme, wie ſie nur Engländerinnen zu tragen verſtehen. Sie wollte wahrſcheinlich in Spanien ſpaniſche Tracht tragen und hatte ein rothes Gilet von grobem Merinozeug mit ſchmalen ſchwarzen Spitzen beſetzt auf den engen formloſen Oberkörper ſo angezogen, daß man daraus erſah, wie der Schneider Vorausſetzungen gemacht habe, die in der außerordentlichſten Weiſe unbegründet waren. Dabei ſchien es, als ob die Armlöcher zu enge geweſen ſeien, da zahlloſe Falten nach allen Richtungen hin die rund geſchnittene Weſte hoben und ſenkten wie einen Fächer. Enge weiße Hemdärmel bedeckten die Armknochen bis zum Handanſatz. Alles war an dieſer jungen Frau eckig, die Haut gelb, die lange beinige Naſe roth, das glattgeſtrichene dürftige Haar ohne Glanz, mit ungewiſſer Färbung zwiſchen gelb und braun. Sie hatte ſehr guten Appetit, ſpitzte nichtsdeſtoweniger den Mund bei jeder Zufuhr und manövrirte dabei mit ihren langen Skelettfingern auf die graziöſeſte Weiſe. In den kurzen Pauſen ihrer Thätigkeit ſprach ſie lächelnd mit ihrem Gemahl, einem verkleideten Clergyman, klein, ſteif, blaß, breitnaſig und breitmäulig, mit mathematiſch zugerichtetem Haare.

Schöne Frauen habe ich nicht viele geſehen und iſt wohl die ſpaniſche Raſſe der Frauen in Chili weit vorzuziehen. Dagegen ſieht man hier in Andaluſien bei den Frauen Schnurbärte und ſogar Spitzbärte am Kinn, die einem jungen Manne keine Unehre machen würden. In der Kirche, ſelbſt bei feierlichen Anläſſen ſah ich ſehr wenig Leute, meiſtens Frauen und unter dieſen die

Mehrzahl alte. Auch wunderte es mich in dieſem erzkatholiſchen Lande, daß an Sonn- und Feiertagen die meiſten Läden, wie in Frankreich halb oder ganz offen bleiben. Geraucht wird überall, ſogar im Muſeum, im Dome iſt ein Platz, wo man rauchen kann. Alles raucht Cigaretten, von denen Milliarden conſumirt werden müſſen. Im Waggon wird natürlich geraucht, ob Damen anweſend ſind oder nicht. Die erſten Claſſen ſind ſchmutzig und ebenſo unbequem wie in Frankreich.

Graz, 7. April 1872.

... In wiſſenſchaftlicher Beziehung hat die Löſung der Polarfrage eine ſehr große Wichtigkeit und eben in dieſer Beziehung iſt zu wünſchen, daß es Oeſterreich gelinge, voranzugehen und ſich bei den Anſtrengungen zu betheiligen, welche civiliſirte Nationen machen müſſen, um fortzuſchreiten und ſich geiſtig zu entwickeln. Würde aber eine freie Durchfahrt nach der Behringſtraße gefunden, ſo könnte ein guter Dampfer in 9 bis 10 Tagen von Nordnorwegen bis an dieſelbe gelangen, wodurch die Fahrt von England nach S. Francisco in Californien oder nach Japan und China in beiläufig 20 bis 25 Tagen gemacht werden könnte. — Wenn alſo das Meer auch nur während 2 Monate offen bleibt, würde der Vortheil immerhin ein rieſiger ſein. — Ob eine ſolche Durchfahrt möglich, ſoll ſich zeigen. — Du haſt wahrſcheinlich keine größere Polarkarte bei der Hand und denkſt an engliſche Polarfahrten, die unbegreiflicher Weiſe ſtets nach der Baffins-Bai fahren, um von da in ein undurchdringliches Gewirre von Inſeln zu gerathen, wo das Eis ſich nothwendiger Weiſe leichter feſtſetzt als im offenen Meere. Ein ſolches offenes Meer zu finden, iſt die Aufgabe der öſterreichiſchen Polarexpedition, auf dem einzigen Wege, der bisher unerforſcht geblieben, der aber die einzige breite Meeresſtraße bezeichnet, die vom atlantiſchen Ocean ſich nach den Polargegenden hinzieht. Dieſe Straße verfolgt der warme breite Golfſtrom, dem England und das nördliche Norwegen ihr mildes Klima verdanken und deſſen große Waſſermaſſen in das Polarbecken ſich ergießen. Betrachtet man ferner die ungeheuren Waſſermaſſen, welche durch die großen Flußgebiete Aſiens in das Polarmeer ergoſſen werden und im Sommer und Herbſt mit einer verhältnißmäßig hohen Temperatur ins Polarmeer gelangen, dann daß durch die Behringſtraße immerfort

ein warmer Strom vom ſtillen Ocean ebenfalls in dasſelbe Polarbecken eindringt, ſo muß man ſich fragen, erſtens, wo alle dieſe Maſſen von Waſſer hinkommen, zweitens, was mit der Wärme geſchieht, welche ſie mit ſich führen. Letztere muß naturgemäß das Eis des Polarkreiſes zum Schmelzen bringen, man iſt aber erſt in den letzten Jahren zu der Erkenntniß gekommen, daß dieſe Arbeit der Wärme erſt im Auguſt und September vollendet wird und daß ſelbſt im October die Polarkälte noch nicht ſo groß iſt, um in dieſem erwärmten Waſſergebiete neues Eis zu bilden. Früherhin meinte man den hohen Sommer zu Fahrten im hohen Norden verwenden zu müſſen und vergaß, daß ſelbſt in unſeren Breiten die größte Wärme nicht bei dem höchſten Stande der Sonne am 20. Juni eintritt, ſondern Ende Juli, Anfangs Auguſt. Dieſe Verſpätung des Eintrittes der größten Wärme iſt für den Norden naturgemäß eine etwas ſpätere und in der That haben die Expeditionen des vorigen, ſonſt für die Eisverhältniſſe ungünſtigen Jahres gezeigt, daß das Eis Ende Auguſt ſchon ſo weit weggeſchmolzen wird, um nördlich von Novaja Semblja ein freies Meer zu bilden, welches von Weyprecht und Payer auf einem Fiſcherſchiffe bis zum 79 Grad Breite befahren worden iſt, in dem aber die Temperatur des Waſſers noch immer 4 Grade hatte.

Was die Waſſermaſſen anbelangt, welche ſich in das Polarbecken ergießen, ſo müſſen ſie wohl irgendwo aus demſelben in größerer dem Zufluß entſprechenden Menge herauskommen. Und das geſchieht in der That an der Oſtküſte von Grönland, wo zwiſchen dieſem Lande und Spitzbergen ein gewaltiger kalter Strom Unmaſſen von Eis den ganzen Sommer hindurch herabführt. Der Zuſammenhang zwiſchen dieſem Strome und den einfließenden Wäſſern iſt aber, ſo weit unſere Kenntniß der Polargegenden reicht, nicht gefunden worden, er muß nothwendiger Weiſe im Norden von Spitzbergen ſich zeigen und in der That findet man daſelbſt Treibholz in Menge, das man als Nadelholz der ſibiriſchen Gegenden erkannt hat, dasſelbe Holz, welches mit den Strömen des nördlichen Aſiens ins Meer gelangt. Welchen Weg dieſe Strömung nimmt, weiß man nicht, aber daß alle die Partialſtrömungen, aus welchen dieſe Hauptſtrömung, die zwiſchen Grönland und Spitzbergen herabgelangt, beſteht, ſich zu einem Ganzen vereinigen, iſt zweifellos und es muß irgend wo am Nordpol oder in deſſen Nähe ein größeres Meer beſtehen, welches

rundum von Land umgeben, die Wässer alle aufnimmt und wieder dem atlantischen Ocean zurückgibt. Das große Thor hiezu besteht zwischen Spitzbergen und Novaja Semblja als Eingang, zwischen Spitzbergen und Grönland als Ausgang, das Innere bleibt zu entdecken und das ist Aufgabe der Polarexpedition, welche unter Weyprecht und Payer demnächst abgehen wird.

Was die Wissenschaft anbelangt, möchte ich Dir nur andeuten, daß z. B. das System der Luft- und der Meeresströmungen so lange ein unvollkommenes bleibt, als die Polargebiete nicht näher erforscht sind. Die Bewegungen der Luft und des Wassers erfolgen nur in Folge der zwei Gegensätze von Wärme und Kälte. Den einen kennt man so ziemlich, den anderen nur sehr wenig, je weiter die Kenntniß desselben reicht, desto sicherer werden die Folgerungen sein, welche zur Kenntniß der allgemeinen Gesetze führen, nach welchen Luft und Wasser sich bewegen. Elektricität und Magnetismus erwarten von Beobachtungen, die in Polargegenden gemacht werden, vielfache Lösungen dunkler Erscheinungen, die Kenntniß unserer Erdoberfläche aber in ihrer Struktur, in ihrem vegetativen und animalischen Leben, ist eine für unsere Denkthätigkeit, für den geistigen Fortschritt der Menschen, so nothwendige, daß sie in uns den Drang erzeugt, selbst mit Gefahr des Lebens die Wüsten Afrikas sowohl als die Eisgefilde des Polarmeeres zu durchforschen. Man muß von diesem Streben des Menschen nicht gering denken, es ist dasselbe die Grundlage seines geistigen Lebens, der Stolz seines Denkens, der Beweggrund seiner edelsten Handlungen.

„Wissen und Erkennen sind die Freude und Berechtigung des Menschen" sagt Humboldt mit Recht, denn in ihnen liegt Alles, was sein Leben lebenswerth macht und mit dem Schmucke seines Geistes verschönert.

Graz, 23. April 1871.

Ich danke Dir sehr für die Theilnahme, welche Du mir gegenüber dem herben Verluste Tegetthoffs aussprichst. — Der Tod hat mit ihm die schönsten Hoffnungen der Marine und des Staates vernichtet, einen ehrlichen und ehrenhaften, klardenkenden Mann und mir einen theuren Freund entrissen, für den ich weder in staatlicher, noch in persönlicher Beziehung einen Ersatz weiß. Mindestens hat er das Glück eines leichten Todes gehabt und

erfuhr im Leben keinen Undank, keine Enttäuſchungen. Er ſtarb geehrt, geachtet und geliebt von Denjenigen, die ihn kannten, und dies muß eine Wohlthat ſein, die, wenn man deſſen bewußt iſt, den Tod erleichtert. — Das Gefühl eines großen Verluſtes machte ſich ſelbſt in den großen Maſſen bemerklich, als Hunderttauſende, ſo weit der Weg vom Todeshauſe bis zum Matzleinsdorfer Kirchhof war, dem Zuge mit Andacht, mit Ernſt und Anſtand folgten und denſelben umſtanden. Ich habe niemals eine größere Menſchenmenge geſehen, niemals eine ſo ungeſtörte Ordnung.

Nur der eiſerne Mann hinter dem Sarge auf ſeinem ſchwarzbehangenen Roße entlockte den Wienern manchen Witz, weil man den dahingeſchiedenen Seemann kaum ſich durch einen Eiſenritter geehrt denken mochte.

Die maritimen Embleme fehlten faſt ganz und wäre nicht eine Compagnie Matroſen und eine große Zahl (ich glaube 150) Marine-Officiere hinter dem Sarge einhergeſchritten, ſo hätte das Leichenbegängniß ebenſo gut einem Feldmarſchall gelten können.

Palermo, 17. November 1872.

... Palermo hat nicht das Ausſehen einer Großſtadt, weder was ſeine Gebäude und Verkaufsläden noch was das Ausſehen ſeiner Bevölkerung betrifft. Nur die großen Gärten und guten Straßen ſprechen dafür. Letztere ſind in der Stadt, nämlich innerhalb der großen Bewegung, wie in Florenz und Trieſt gepflaſtert, die anderen nicht gepflaſterten wunderbar ſchön erhalten, daß man nach dem ſtärkſten Regen bald trocknen Fußes wandern und wie auf einem Billard fahren kann. Die kleinen ſchwachen Pferde und Ponnies, welche hier eingeſpannt ſind, wären nicht im Stande, in anderem Falle weiter zu kommen. Fiaker und Carozzelle gibt es in Unmaſſe, wie man zum Thore hinaustritt, fahren ſie Einen faſt über den Haufen, um ſich zuerſt anzufragen, begleiten Einen eine Zeit lang, um zuzuſehen, ob man ſich dennoch nicht beſinnen will, einzuſteigen.

Die hier ſehr zahlreiche und auch reiche Ariſtokratie, aus einer Unzahl Duchi und Principi beſtehend, welche willkürliche Namen annehmen und ihren verſchiedenen Kindern beilegen, beſitzt ſchöne Pferde, hohe altväteriſche Kutſchen, ziemlich prunkhaft ausgeſtattet, mit welchen in den Gaſſen der Stadt in ſehr kurzem Trab oder Schritt der Würde gemäß gefahren wird. Jeden

Nachmittag 4 Uhr findet man auf dem Wege nach der sogenannten Favorita die ganze elegante Welt in offenen Wägen auf- und abfahrend und obschon es recht kühl ist, sind die Damen leicht angezogen, die Herren stets ohne Paletot, wie man überhaupt hier sehr leicht gekleidet geht.

Palermo selbst hat keinen Typus, zwei Straßen, welche die Stadt rechtwinkelig in vier Theile theilen, sind die Hauptadern, aber nicht sehr breit. Menschen sind wie in Italien überall viele auf der Straße, aber hier meist ordinären Schlages. — Die Weiber sind im Allgemeinen häßlich, es kommt aber in jedem Falle nicht wie in Neapel vor, daß man von Anträgen verfolgt wird, ja man sieht niemals zweifelhafte Damen oder Dirnen. Das Volk ist kleiner Statur, sehr schwarz arabischen Ausdruckes und spricht eine Sprache, die ich nicht zu verstehen im Stande bin.

Palermo, 3. Februar 1873.

Durch unsere Beziehungen zur hiesigen Gesellschaft habe ich auch das Leben in den Palästen kennen gelernt und beginne mich unter allen den Duchi und Principi zurecht zu finden, deren es hier in Palermo so viele gibt, wie kaum in ganz Deutschland und Oesterreich zusammengenommen. Das kommt daher, weil jeder Sohn des Hauses nach dem Erbe, welches ihm bestimmt wird, einen Titel annimmt oder auch ohne Erbe den der Familie gehörigen Titel führt. So gibt es hier eine alte Familie, welche den eigentlichen Namen Conte Griffeo dei Principi di Partena führt; der erste Sohn heißt Principe di Palagonia, der zweite Principe di Lercara, ein dritter Duca di Valverde. Der Principe di Palagonia erbte den Titel von seiner Mutter, die eine Erbtochter war und von ihrem Vater Palagonia diesen Titel überkam. Der Titel oder die Titel werden ererbt, wie man ein Haus oder ein unbewegliches Gut ererbt. Die Bourbonen gestatteten überdies die Annahme von Titeln bei solchen reichen Leuten, die ein Gut angekauft hatten und daraus ein Fideicommiß errichteten. So verheiratete sich die Tochter eines verarmten Hauses mit dem reich gewordenen Verwalter und dieser ward Duca. Ein anderer heiratete eine Wittwe und diese übertrug ihrem zweiten Mann den Titel des ersten, und so hieß jener nunmehr Principe N. N. Andere kümmerten sich wenig um König und Gesetz oder Gebrauch, sondern nannten sich eines schönen Tages Prin-

cipe oder Duca, gaben Bälle und Diners und waren Mitglieder der Ariſtokratie, ohne daß ſich jemand weiter darum kümmerte. Unter den gegenwärtigen Verhältniſſen, da die Fideicommiſſe aufgehoben, geht dieſe Titelſucht weiter, es heißt aber, die italieniſche Regierung werde eine hohe Steuer auf alle Titel legen, welche keine geſetzliche, ältere Berechtigung haben, was jedenfalls einträglich werden dürfte.

Dieſe Duchi, Principi, Marcheſi ꝛc. bis zu jenen, welche es werden wollen, bewegen ſich alle mit vieler Würde und es fehlt ihnen nichts, als die Pfauenfeder an einem gewiſſen Theile. Jeder muß ſeinen zweiſpännigen Wagen haben und wenn auch daheim die Kinder darben und kaum gekocht werden kann, muß die Familie von 3 bis 5 Uhr täglich (im Winter) auf der Promenade nach dem Giardino inglese fahren und in prunkenden Toiletten erſcheinen. Der kleine Bediente auf dem Bocke darf nicht fehlen, obwohl ſein Livreerock aufs Wachſen eingerichtet, koloſſale Schultern emporſtreckt und das Abſteigen kaum zuläßt.

Eine Dame geht nie zu Fuß, das wäre unſchicklich und man ſchaut mit Verachtung auf die Fremden, welche ſich einen Spaziergang geſtatten. Daher mag es wohl auch kommen, daß junge, mitunter recht ſchöne Frauen einen ſolchen Umfang haben, daß der ſchmächtige kleine Mann kaum zu einer Umarmung gelangen kann.

Die Männer ſind in der That in der Regel das dürftigſte Gewürm dieſer Erde, ſchwarze, kleine unanſehnliche Geſchöpfe, die wie alt gewordene Buben ausſehen. Die Einrichtungen der Reichen ſind im Hauſe von einem Luxus, der bei uns ſelten angetroffen wird. Seide, Marmor, Gold, Beleuchtung vom Plafond durch Glas, herrliche Vaſen und Kunſtwerke mit Ausnahme von Bildern in Hülle und Fülle, ſo daß man auf ſehr bedeutende Mittel ſchließen kann.

Bälle, Diners, Geſellſchaften ſind ziemlich häufig, die guten Leute langweilen ſich aber ſichtlich ebenſo im Wagen, wie im Salon und fahnden aus dieſem Grunde auf die Fremden, die ihnen Abwechslung verſchaffen. Kaum ſieht man zufällig eine Dame irgendwo, ſo iſt ſie ſchon tags darauf im Hotel und gibt die Karten ab und die Viſitenplage iſt los mit ihrer ganzen Furie. Eins gibt das andere und man ſteckt darin, noch ehe man ſich's verſieht.

Palermo, 2. März 1873.

Vor mehreren Tagen fuhren wir mit Prof. Salinas, dem Archäologen von hier, und seiner jungen Frau, zwei alte noch von König Roger stammende Schlösser aus der Mitte des 12. Jahrhunderts ansehen und mußten weit außerhalb der Stadt die wenig bedeutenden aber immerhin interessanten Ruinen aufsuchen. — Die Lage derselben — eines liegt im Südwesten, das andere im Osten der Stadt — ist prachtvoll und so genossen wir den schönen Frühlingstag, den ersten Fastentag, ganz außerordentlich. Die Felder und Wiesen grün, mit den schönsten Blümlein besetzt, Alles in blauem Dufte schwimmend, Berg, Land und Meer. — Die Leute wußten, wohin sie ihre Lustschlösser zu bauen und zu versetzen hatten, und wählten sich die schönsten Orte. Es war Feiertag für Palermo; der Aschermittwoch ist den Leuten hier ein Tag, an welchem Alles aus der Stadt strömt, um im Freien zu essen und zu trinken und sich zu vergnügen. Es war mithin auch in dieser Beziehung interessant, außerhalb der Stadt die Gruppen zufriedener Menschen an ihren kleinen schmutzigen Tischen, auf meist zerbrochenen Stühlen sitzend, mit anschauen zu können. — Der Tag war für uns auch insoferne gut gewählt, weil viele Menschen auf der Straße waren, also eine größere Sicherheit für den Passanten gewährt wurde, indem auch zahlreiche Polizei und Soldaten herumstreiften. — Das eine Schloß im Südwesten der Stadt liegt an dem sogenannten Altarello di Baida, unweit davon wurden zwei Tage zuvor ein Arzt und ein Finanzbeamter, wie sie zusammen sprachen, erschossen. Wie es häufig hier vorkommt, kennt man die Thäter gar nicht, ebenso wenig den Grund — denn kein Mensch führt Klage, oder sagt etwas aus. Da sie aber nicht beraubt wurden, so war's Rache, wahrscheinlich an dem Einen, der Andere profitirte von der Gelegenheit, ins Jenseits hinüber zu spazieren. — In dieser Gegend sind die schlimmsten Kerle beisammen, was um so bedauerlicher für uns ist, als sie die schönste der Umgebung ist. — Aber am Aschermittwoch war's sicher und so genossen wir unsere Zeit vollständig um so mehr als wir kein Gegenstand der Rache sein können und Prof. Salinas, selbst Palermitaner, seine Frau gewiß nicht mitgenommen hätte, wenn es nur halbwegs gefährlich gewesen wäre.

cipe oder Duca, gaben Bälle und Diners und waren Mitglieder der Ariſtokratie, ohne daß ſich jemand weiter darum kümmerte. Unter den gegenwärtigen Verhältniſſen, da die Fideicommiſſe aufgehoben, geht dieſe Titelſucht weiter, es heißt aber, die italieniſche Regierung werde eine hohe Steuer auf alle Titel legen, welche keine geſetzliche, ältere Berechtigung haben, was jedenfalls einträglich werden dürfte.

Dieſe Duchi, Principi, Marcheſi ꝛc. bis zu jenen, welche es werden wollen, bewegen ſich alle mit vieler Würde und es fehlt ihnen nichts, als die Pfauenfeder an einem gewiſſen Theile. Jeder muß ſeinen zweiſpännigen Wagen haben und wenn auch daheim die Kinder darben und kaum gekocht werden kann, muß die Familie von 3 bis 5 Uhr täglich (im Winter) auf der Promenade nach dem Giardino inglese fahren und in prunkenden Toiletten erſcheinen. Der kleine Bediente auf dem Bocke darf nicht fehlen, obwohl ſein Livreerock aufs Wachſen eingerichtet, koloſſale Schultern emporſtreckt und das Abſteigen kaum zuläßt.

Eine Dame geht nie zu Fuß, das wäre unſchicklich und man ſchaut mit Verachtung auf die Fremden, welche ſich einen Spaziergang geſtatten. Daher mag es wohl auch kommen, daß junge, mitunter recht ſchöne Frauen einen ſolchen Umfang haben, daß der ſchmächtige kleine Mann kaum zu einer Umarmung gelangen kann.

Die Männer ſind in der That in der Regel das dürftigſte Gewürm dieſer Erde, ſchwarze, kleine unanſehnliche Geſchöpfe, die wie alt gewordene Buben ausſehen. Die Einrichtungen der Reichen ſind im Hauſe von einem Luxus, der bei uns ſelten angetroffen wird. Seide, Marmor, Gold, Beleuchtung vom Plafond durch Glas, herrliche Vaſen und Kunſtwerke mit Ausnahme von Bildern in Hülle und Fülle, ſo daß man auf ſehr bedeutende Mittel ſchließen kann.

Bälle, Diners, Geſellſchaften ſind ziemlich häufig, die guten Leute langweilen ſich aber ſichtlich ebenſo im Wagen, wie im Salon und fahnden aus dieſem Grunde auf die Fremden, die ihnen Abwechslung verſchaffen. Kaum ſieht man zufällig eine Dame irgendwo, ſo iſt ſie ſchon tags darauf im Hotel und gibt die Karten ab und die Viſitenplage iſt los mit ihrer ganzen Furie. Eins gibt das andere und man ſteckt darin, noch ehe man ſich's verſieht.

Palermo, 2. März 1873.

Vor mehreren Tagen fuhren wir mit Prof. Salinas, dem Archäologen von hier, und seiner jungen Frau, zwei alte noch von König Roger stammende Schlösser aus der Mitte des 12. Jahrhunderts ansehen und mußten weit außerhalb der Stadt die wenig bedeutenden aber immerhin interessanten Ruinen aufsuchen. — Die Lage derselben — eines liegt im Südwesten, das andere im Osten der Stadt — ist prachtvoll und so genossen wir den schönen Frühlingstag, den ersten Fastentag, ganz außerordentlich. Die Felder und Wiesen grün, mit den schönsten Blümlein besetzt, Alles in blauem Dufte schwimmend, Berg, Land und Meer. — Die Leute wußten, wohin sie ihre Lustschlösser zu bauen und zu versetzen hatten, und wählten sich die schönsten Orte. Es war Feiertag für Palermo; der Aschermittwoch ist den Leuten hier ein Tag, an welchem Alles aus der Stadt strömt, um im Freien zu essen und zu trinken und sich zu vergnügen. Es war mithin auch in dieser Beziehung interessant, außerhalb der Stadt die Gruppen zufriedener Menschen an ihren kleinen schmutzigen Tischen, auf meist zerbrochenen Stühlen sitzend, mit anschauen zu können. — Der Tag war für uns auch insoferne gut gewählt, weil viele Menschen auf der Straße waren, also eine größere Sicherheit für den Passanten gewährt wurde, indem auch zahlreiche Polizei und Soldaten herumstreiften. — Das eine Schloß im Südwesten der Stadt liegt an dem sogenannten Altarello di Baida, unweit davon wurden zwei Tage zuvor ein Arzt und ein Finanzbeamter, wie sie zusammen sprachen, erschossen. Wie es häufig hier vorkommt, kennt man die Thäter gar nicht, ebenso wenig den Grund — denn kein Mensch führt Klage, oder sagt etwas aus. Da sie aber nicht beraubt wurden, so war's Rache, wahrscheinlich an dem Einen, der Andere profitirte von der Gelegenheit, ins Jenseits hinüber zu spazieren. — In dieser Gegend sind die schlimmsten Kerle beisammen, was um so bedauerlicher für uns ist, als sie die schönste der Umgebung ist. — Aber am Aschermittwoch war's sicher und so genossen wir unsere Zeit vollständig um so mehr als wir kein Gegenstand der Rache sein können und Prof. Salinas, selbst Palermitaner, seine Frau gewiß nicht mitgenommen hätte, wenn es nur halbwegs gefährlich gewesen wäre.

Das andere Schloß, die Favara genannt, liegt in sicherer Gegend an dem Abhange des Berges Griffone. In der Nähe des Schlosses ist eine interessante Grotte im Berge, aus welcher Thierknochen im fossilen Zustande gefunden werden und im abgebrochenen Felsen im Kalkstein stecken und zu sehen sind. Ich habe drei Hippopotamus-Zähne mitgenommen, die das Volk Sarazenenzähne nennt, da es sich dem Glauben hingibt, sie seien wirklich von dem im Andenken nach fürchterlichen Volke herstammend. — Die Grotte zeigt überdies Auswaschungen im Gesteine, welche nicht vom fließenden Wasser herstammen können, auch jene Bohrlöcher, welche Weichthiere des Meeres so kunstvoll machen, um sich darin ihr Hauswesen zu gründen. Ob nun und wann das Meer diese beiläufig 50 Meter über dem Meere liegende Grotte bespült und welche Zeit dazu erforderlich war, sie und den ganzen Berg so weit herauszuheben, mögen Geologen entscheiden. Sie heißt die Grotte von Sct. Scirro, ein wie es scheint persischer Heiliger, dem wir das Heimatrecht zugestanden haben. Daneben steht die Kirche, welche ihm zu Ehren erbaut ist und ein aus ein paar elenden Häusern bestehendes Dorf, wenn man's so nennen will. — In der Favara, welche schon in der Ebene liegt, konnten wir nicht weiter eindringen, weil die Schlüssel zur Aussicht bei dem Herrn der Wirthschaft sich befanden, welcher sich hier niedergelassen. Der gute Mann läßt auch das alte Gemäuer zerstören, vielleicht um Steine und Raum für andere Bauten zu gewinnen, und so wird es nicht lange mehr währen und diese Reste einer für Sicilien, ja ich möchte sagen, für die Civilisation Europas höchst merkwürdiger Zeit werden bald weggefegt sein. Schade darum.

Auf einer im Gemäuer steckenden Terrasse, vielleicht früher ein Eingangszimmer, saßen mehrere Männer um einen Tisch, die uns freundlich von ihrem sehr guten Weine, ihren Birnen und Orangen und ihrem scheußlichen Gebäcke — Cannolli genannt — mit einem Milchschleck gefüllten Rohrkrapfen — anboten. Wir sahen nicht viel hier, aber Alles war lieblich, gemüthlich und ein schönes Stillleben darstellend. Im Zurückfahren passirten wir den Oreto an einem Orte, wo eine kleine Kirche steht und wo mindestens in früherer Zeit die zum Tode verurtheilten Verbrecher oder was man dafür hielt, hingerichtet wurden. Die Kirche trägt den Namen, ich weiß nicht mehr welches Heiligen mit dem Zu-

ſatze der Anime decollate, der enthaupteten Seelen. Dieſe Enthaupteten haben im Volke einen Heiligenſchein ſich erworben und man beſucht die Kirche zu gewiſſen Zeiten und erwartet Wunder von den hier begrabenen Räubern u. ſ. w.

Hier wie überall, wo das Räuber- oder Revolutionsweſen einen gewiſſen Ruhm mit ſich bringt, ſieht man in dieſen Hingerichteten Helden, welche für die Unabhängigkeit ſei es des Individuums, ſei es des Vaterlandes ihr Leben eingebüßt haben, und ehrt ſie demgemäß, wie es in Ungarn, wie es in Dalmatien auch der Fall. Es mögen wohl viele dieſer Begrabenen für edlere Zwecke geſtritten haben oder dem Haß, dem Neide, der Mißgunſt zum Opfer gefallen ſein, aber ſelbſt der einfache Räuber erfreut ſich hier eines Nimbus, um den ihn ein Heiliger beneiden könnte und der ſchon des Widerſtandes wegen zuerkannt wird, welchen er der Autorität gegenüber zu leiſten verſuchte, wenn auch nur zum eigenen Vortheil und nur zum Schaden ſeines Nächſten.

Amalfi, 6. April 1873.

Das war heute ein voll genoſſener Tag, nicht ganz heiter mit ſchönen Wolken am Himmel der Meeresſeite zu, aber freilich auch die höheren Bergſpitzen einhüllend. Raſch gings von Salerno, das herrlich gelegene Vietri durcheilend, in Mitte des Volkes, das uns mit den ſonntäglich gelangweilten Geſichtern anſah. Wir fuhren um die große Bucht von Vietri herum, um den kleinen ſogenannten Hafen, der bei Außenwinden keinen Schutz bietet und in welchem im verfloſſenen November mehrere Schiffe zu Grunde gingen und 12 Menſchen ihr Leben verloren. Die liegen vielleicht noch jetzt zwiſchen den ausgehöhlten Felſen des Ufers am Grunde, werden vom Sande und Gerölle bedeckt und tragen auch ihrerſeits dazu bei, künftigen Geſchlechtern in Tauſenden von Jahren Probleme über die Bewohner vergangener Zeiten aufzugeben, jedenfalls den Boden folgenden Generationen verwerthbar zu machen.

An der nördlichen Seite dieſes Golfes hinfahrend ſteigt man an und erblickt bei jedem vorſpringenden Theile der guten Straße zur Linken und hinter ſich Salerno, Vietri und die Ortſchaften, die weiß blinkend auf dem röthlichen Boden der ſteil aufſteigenden Berge terraſſenförmig aufgebaut ſind, umgeben von ſorgfältig bebautem Boden, der mehrfache Ernten trägt: Korn, Lein oder Gemüſe, Orangen, Mandeln oder Oliven und darüber

gezogene Rebengewinde, deren Blätterſchmuck ſich zu entwickeln beginnt und in ſpäterer Zeit laubenartig die untenliegenden Culturen vor den ſengenden Sonnenſtrahlen ſchützt, damit der Boden nicht austrockne und die nöthige Nahrung den Gewächſen verſage.

Die Straße ſteigt der Küſte entlang hart am Meere auf oft ſenkrecht abfallenden Felſen gebaut, und die Kalkſteinmaſſen zur Rechten hängen zuweilen drohend über derſelben. Aber die Beleuchtung am Meere zieht noch vorzugsweiſe unſere Blicke dahin. Eine mächtige Wolke hat ſich gebildet ſchwarz am unteren Rande, andere weiße und faſt röthlich erſcheinende ſpiegeln ſich im Meere, das Schatten und Licht und Farbe des Wolkenhimmels wunderbar bewegt wiedergibt und ſich ſeiner Fähigkeit erfreut, den wechſelnden Gebilden der Luft poetiſchen und maleriſchen Ausdruck zu verleihen.

Wieder ſenkt ſich die Straße zum Meere und wieder umfahren wir eine große Bucht mit felſigen Uferrändern, die Berge ſind manigfaltiger aufgebaut, ſonderbare Formen und Zacken und Säulen geben dem wechſelnden Bilde immer größeren Reiz. Unten am Meere ſtehen hier wie früher in entſprechenden Entfernungen viereckige große Thürme, aus longobardiſcher oder normanniſcher, vielleicht auch ſpäterer, wahrſcheinlich aber auch aus früherer Zeit, denn immer mußten die Menſchen ſich vor den Menſchen ſichern, ſie ſind ſich gegenſeitig die größten Feinde und keine Krankheiten, keine Naturereigniſſe waren jemals im Stande, ſo viel Unglück über den Menſchen herbeizuführen als ſeine eigenen Brüder. Das ewige Werk des Aufbaues und der Zerſtörung, das ewige Geſetz, welches das Gleichgewicht bedingt unter den fortwährenden Störungen desſelben, der Streit zwiſchen den geiſtigen und phyſiſchen Kräften der geſammten Natur, der unbelebten wie der belebten Gebilde derſelben, er wiederholt ſich immerdar und der Menſch folgt unbewußt der eiſernen Nothwendigkeit des ewigen Wechſels.

Hier wo ein ſchönes Land unter einem geſegneten Himmelsſtriche den Bewohnern Alles bietet, wonach ihr Herz ihr Gemüth, ihr Geiſt verlangen kann, hier waren die Störungen der nach Ruhe und Gleichgewicht ſtrebenden Menſchen gewaltiger und dauernder und andere Völker kamen hieher, ſetzten ſich feſt und bauten wieder was ſie zerſtört hatten und wurden wieder

aufgeschreckt durch Krieg, durch Menschenblut und Brand und Zerstörung des Eigenthums. — Diese ewigen Kämpfe, die wir nun über zwei einhalb Jahrtausende zurück verfolgen können, sind den Ruinen, welche man überall gewahrt, aufgeprägt, und was wieder aufgebaut wurde, besteht aus Trümmern einer älteren Cultur.

Der Weg geht nun abermals aufwärts, diesmal ist das Ansteigen anhaltender, bedeutender, das Cap, welches nun zu umfahren ist, gewaltiger. Von der hohen Straße sieht man senkrecht in die schäumende Brandung hinab, blickt man aber zur Linken zurück, so liegen Salerno, Vietri und alle die unzähligen Orte an den Bergen in einem Dufte und in einer Stimmung, die auf den Beschauer wohlthätig zurückwirken.

Lange fährt man gegen Cap Tumolo hinan; wilder, zerklüfteter werden die sich aufthürmenden Felsen, welche zerstörten Burgen gleich, ein rothgraues, verwittertes Gestein, in einzelnen Spitzen und Säulen auf unsicher scheinender Grundlage sich sonderbar abgliedern. Fast scheint es zuweilen unter dem Einfluße von Licht und Schatten, als bewegten sich diese Steingebilde, als sollten sie sich abbröckeln von ihrer festeren Unterlage.

Daß Derartiges vor sich geht, beweisen die an dem äußeren Straßenrande liegenden Felsstücke und Steine, welche dort und da die Mauerbrüstung eingerannt und sich den Weg nach dem tief unten liegenden Meere gebahnt haben. Und sie haben ihr Ziel sicherlich erreicht, denn immer sind die Felsenwände steil abfallend, oft senkrecht über dem Wasser ragend.

Endlich erreicht man die Höhe und fährt zwischen diesen, dem Chaos angehörigen Zacken und Spitzen.

Eine neue Bucht eröffnet sich dem Blicke und ein Hügel- und Bergeland entwickelt sich vor unseren Augen übersäet von Ortschaften und einzelnen Häusern.

Die größten Orte liegen näher dem Meere und die Landschaft sieht so festlich aus, als wollte sie selbst den Palmsonntag feiern und Ruhe und Freude in den Gemüthern der Menschen wurzeln lassen.

Als wir den Berg gegen diese Bucht hinabgefahren, kamen wir an einem Orte vorüber — ob es Majori oder ein anderer war, weiß ich nicht mehr — da traten eben aus der Kirche Menschen nach dem Gottesdienste, mit Olivenzweigen und Schleifen

aus Palmenblättern in den Händen. Kinder jubelten voran und es war Freude und Ruhe auf allen Geſichtern.

Majori, Minori und Atrani liegen in mehr oder minder engen Thälern reizend aufgebaut, daneben die oft zu bedeutenden Höhen reichenden Terraſſen, auf welchen der Frühling in friſchen Farben prangt und die reichen Segen verſprechen. Blühende Bäume, rothblinkende Orangen im dunklen Laube, gelbe Citronen, oder Feigenblätter, welche dachartig über den unteren Culturen ſich ausbreiten, dort und da Olivengruppen oder einzelne Pinien verleihen der Landſchaft jenen italieniſchen Charakter, der den Reichthum dieſes geſegneten Landes kennzeichnet. In Atrani wollten wir in der Kirche S. Salvatore die „ſehenswerthen“ Grabſtätten einiger Dogen von Amalfi anſehen, fanden aber nur eine vor, vielleicht für Gelehrte intereſſant, für uns wenig anziehend. Aber der Weg, welchen wir nahmen, iſt eigenthümlich. Zuerſt waren wir nämlich zur Kathedrale gefahren im Glauben, dort ſei S. Salvatore, wir fanden aber nur eine herrliche Ausſicht und bettelnde Kinder und gaffende Menſchen, aus welchen ein Führer ſich fand, der uns nun über Stufen hinab ins Städtchen führte, enge, oft tunnelartige Straßen, ſchmutzig, holperig. Auf dem unteren Platze ſtanden kleine Fiſcherſchiffe, welche vom Strande durch einen Thorgang ins Trockene gezogen, dort die Sicherheit finden, welche ihnen dieſe hafenloſe Küſte bei Weſtwinden nicht gewährt. Jeder Ort hat einen ſolchen Hafen, das heißt eine ſolche ſchiefe ins Meer abfallende Sandebene, auf welcher auch größere Schiffe aufgezogen liegen. Heute waren alle beflaggt und boten ein hübſches Bild.

Das war in alten Zeiten bei den Phöniciern, Griechen, Karthagern bis ſpät im Mittelalter die einzige Weiſe, die Schiffe im Hafen zu ſichern, aus dieſem Grunde fanden damals die Seeleute Häfen, welche heutzutage nicht zu verwenden ſind und nur Fiſchern und kleinen Küſtenfahrzeugen wie ehemals dienen. Von jenem Platze gings dann wieder in enge Gäßchen bis zur Kirche S. Salvatore, die abgeſehen von dem Grabmale gar nichts merkwürdiges bietet. Dann ſtiegen wir wieder hinan an der nördlichen Seite des Ortes und kamen auf die Straße, welche die Thalſchlucht auf einem Viaducte überſetzt. Von da iſt es nur kurz bis zur „Luna“, dem Gaſthauſe, welches wir gewählt und das außerhalb Amalfi liegt, das ſeinerſeits wieder tiefer unten in einem engen Thale liegt und maleriſch aufgebaut iſt.

Auch hier Thürme am Meere, Klöster, Castelle und zerstörte Häuser und Villen auf den Spitzen oder neuere Gebäude in dem geschmacklosen Style der heutigen Italiener. Dies Alles zusammengenommen, die hübschen Berge, Felsen und Ortschaften auf denselben mit dem Meere als ergänzendem Bild machen einen eigenthümlichen Eindruck, in welchem sich das Geschichtliche mit dem Landschaftlichen so sehr verbindet, daß Auge und Verstand gleich angeregt und vollinhaltlich beschäftigt werden.

Ich erinnere mich niemals, so viel gesehen und niemals so wenig in Erinnerung festgehalten zu haben, wie auf diesem Wege von Salerno nach Amalfi. Es ist zu viel, es wirkt zu mächtig auf den Menschen, was er da erblickt, es wechselt so fort und nach allen Seiten so fesselnd, daß man über den Genuß zu keinem rechten Selbstbewußtsein kommt und nur nach mehrmaligen Reisen sich ein Bild aus allen diesen Bildern zusammenstellen könnte.

Wir waren um 12¾ Uhr wieder auf dem Wege, um nach Ravello zu gelangen, das man auf mehrfachen Treppen und steinigem Pfade erreicht. Die normanisch-arabischen Reste daselbst sind sehr merkwürdig, besonders ein Bau aus den Zeiten des Grafen Roger, jetzt einem Engländer Mr. Reed gehörig. — Ein Säulengang im Hofe schien schon einer Zeit anzugehören, in welcher Einfachheit dem arabisch-normannischen Style abhanden gekommen.

Rom, 13. März 1882.

Ich studiere hier das Volk, sein äußeres Verhalten und Aussehen. Ein französischer Autor, ich glaube Boissier, sagt ganz richtig, daß die Italiener ihre irredentistischen Träume auf ihr Land und Volk zum Ausdruck und zur Erfüllung bringen sollten, wo sie wohl mehr zu leisten hätten als nach außen.

Die Verwahrlosung von Land und Volk selbst in Rom und dessen nächster Umgebung sind ganz unglaublich. — Das Volk, dem nur wenig römisches Blut in den Adern fließt, das ursprünglich aus Latinern und verwandten Stämmen sich zusammensetzte, energisch, thatkräftig, wenn auch noch nicht in seinen Sitten und Gewohnheiten verfeinert, sich eine mächtige Stellung erwarb, selbst unter den unfähigsten Regierungen — dieses Volk ist abgesehen davon, daß es endlich mit den süditalienischen

Griechen und mit den nördlichen Etruskern ſich amalgamirte und italieniſch wurde, durch die langandauernde Sclavenwirthſchaft mit allen Nationen der damals bekannten Welt zu einer Raſſe verſchmolzen, welche phyſiſch und geiſtig herabkam bis zum catilinariſchen Typus, der ſich aufrecht erhalten hat. Mit ihm hat ſich aber durch die Weltſtellung Roms bis in unſere Zeit auch jene Geringſchätzung gegen fremde Elemente feſtgeſetzt, und heut zu Tage noch betrachtet insbeſondere der Römer den Fremden wie ein auszubeutendes Object, das wenn auch zum Menſchengeſchlechte gehörig, doch kein Römer iſt und einer Melkkuh gleich ſeiner Milch beraubt werden darf, in der Form von milderer Art als vormals, immerhin aber ſo weit als ſich das nur irgend wie mit den beſtehenden Geſetzen halbwegs verträgt. — Der Bettel iſt die unterſte Stufe dieſer Form und ich glaube, daß in keiner Stadt der Welt die Armenpflege von Seite der Gemeinde ſo wenig berückſichtiget iſt wie in Rom. Die liebſte Arbeit, welche der Römer mit Vergnügen treibt, iſt die des Straßenverkaufs von allen möglichen und unmöglichen Dingen bis zu der Unmaſſe von Zeitungen, die um einen Soldo zu haben ſind. Er ſtreift da ſchreiend durch die ganze Stadt, wo nur irgendein Abſatz möglich und denkbar iſt, übt ſeine kräftige Stimme in meiſt ſchmächtigſter Bruſt bis an die Grenze des Zuläſſigen, plaudert ab und zu mit den Käufern und mit den Bekannten und verdient ſich gerade ſo viel, um leben zu können, was ihm übrigens Nebenſache zu ſein ſcheint. — Das Volk liebt zwar die grelle Farbe und das Koſtümiren, aber nicht die Reinlichkeit und Ordnung. Unſer Francesco und ſeine Schweſter, ganz römiſche Typen, welche kein l, kein c, kein p oder t auszuſprechen vermögen, ſo daß man Mühe hat ſie zu verſtehen — wundern ſich ſichtlich über die Anforderungen dieſer Fremden, die da ein reines Glas oder einen reinen Teller wünſchen, ſind aber dabei die willigſten Geſchöpfe von der Welt. Er, ein kleines Männchen von nicht viel über 5 Fuß Höhe, wenn er dieſe erreicht, geht mit einem Ernſte und einer Würde vor, als wäre er ein Senator. Ganz verſunken in die eigenen Gedanken, hört er an, was dieſe Barbaren ihm vorhalten oder erklären, und kann jedenfalls nicht begreifen, daß man ihn für beſchränkt und zuweilen nachläſſig hält, daß man ſeiner Art von Bedienung bei Tiſch oder beim Thee andere Anſchauungen entgegenbringt, welchen er ſich wohl anſtandslos fügt, aber wie Einer,

der da denkt: „Was das für sonderbare Käuze sind, diese Deutschen.“ Und wenn er erst wüßte, daß wir dies zu Hause fast nicht mehr sein dürfen, um wahrscheinlich das Barbarenthum zu verschärfen oder nicht ganz zu vergessen?

Ein anderer ganz eigenthümlicher Typus sind die Fiaker, deren es unzählige gibt — nämlich offene, einspännige Wägelchen, die man selbst in Graz mit Verachtung anschauen würde, und sehr wenige geschlossene Einspänner und Zweispänner. Diese letzteren stellen die Aristokratie vor unter den Kutschern, müssen früher von den Absichten des Bewerbers um einen solchen Wagen im Einzelnen in Kenntniß gesetzt werden und machen für weitere Fahrten ihre nicht immer annehmbaren Bedingungen, oder lehnen ganz ab. Die kleinen offenen Einspänner — Botte genannt im Gegensatze zu den geschlossenen Coppe — sind nicht so schwierig — mit denselben fährt, ob's kalt oder warm, ob's windig oder regnerisch ist, die ganze Welt hier, Damen wie Herren. — Sie haben, wie alle Wägen hier, auf dem Bocke eine Hülse, in welche im Bedarfsfalle ein sehr großer Schirm gesteckt wird, unter dem der Kutscher sitzt, und in der bei Regen das Wagendach mittelst eines Leders an den Bock festgemacht wird. Ein scheußliches Gefährte, in dem man Schnupfen und Erkältung sich holen kann. Der Römer scheint dagegen gefeit zu sein, denn kaum trägt er, besonders bei schönem Wetter, im Winter bei oft sehr frostigem Luftzuge einen Ueberrock.

Auf dem Tiber geschieht gar nichts; er wälzt seine gelben Wassermassen zwischen ungeregelten Ufern langsam dem Meere zu, was man zuweilen schön und poetisch findet, was aber in der That von der Indolenz und Denkfaulheit der hiesigen Bewohner bis hinauf zu den höchsten, greifbaren Beweis liefert.

Wenn Garibaldi nichts Anderes gethan hätte, als den Vorschlag, Rom mit dem nahen Meere zu verbinden und einen schiffbaren Canal herzustellen, so müßte man ihm schon deshalb einen guten Theil seiner albernen politischen Kundgebungen verzeihen.

Denn keinem Einsichtigen kann es entgehen, daß Rom, wenn es zum Hafen werden könnte, eines der größten Handelsemporien in ganz Europa sein müßte. Statt dessen gibt man Millionen aus auf die Befestigung Rom's, welche in der Art wie jene von Paris — die zwar 1870 nicht genügte, aber dennoch,

weit französisch, Nachahmung findet — hergestellt werden soll, in einer Landschaft, welche den Pesthauch des Fiebers erzeugt und wo Tausende von Opfern getödtet oder arbeitsunfähig gemacht werden. Diese Befestigungen haben hier schon gar keinen Sinn, und besser wäre es jedenfalls, für jedes Fort ein Panzerschiff zu bauen, um als Seemacht nicht nur die eigenen ausgedehnten Küsten zu vertheidigen, sondern auch im Mittelmeere zu imponiren und als Alliirter gerne gesucht zu werden. — Aber wie die Römer von ehemals niemals Sinn für das Seeleben und für die Wichtigkeit des Meeres hatten, so die neueren Italiener um so weniger, weil ihre fähigsten Männer nicht den Häfen oder dem Kaufmannstande, sondern dem Inlande und einer, wenn auch demokratisch angehauchten Aristokratie angehörten.

Was könnte aber nicht Alles hier in diesem von der Natur so begünstigten Lande geschehen, wo jetzt der Bauernstand und der Arbeiterstand überhaupt aufgehört hat selbstständig zu erwerben, wo in anderer Form die Sklaverei thatsächlich existirt und die Agrarverhältnisse fast unhaltbar sind. Da ist ein Platz in Rom — ich habe den Namen vergessen — wo an gewissen Tagen der Woche und zur Zeit der Feldarbeit unzählige Menschen aus der Campagna sich ansammeln, Männer, Weiber und Kinder, krank, ausgehungert aussehend, welche wie auf einem Sclavenmarkt von den Pächtern oder kleineren Eigenthümern ausgesucht und für eine bestimmte Zeit gedungen werden, um für eine sehr geringe Bezahlung, die sie nicht immer ganz in Geld erhalten, in den ungesundesten Gegenden oder wo man sie braucht, zu arbeiten. Wenn die Zeit um ist, wenn die Felder keiner Arbeit mehr bedürfen, können sie wieder abziehen, woher sie gekommen, und eine neue Zeit des Elendes und des Hungers geht wieder an, bis das Glück ihnen einen neuen Herrn und neue Arbeit verschafft. — Man begreift nicht, wie das so weiter gehen, wie der Großgrundbesitz noch immer in derselben drückenden Weise aufrecht erhalten bleiben kann. Aber die Besitzer lassen eben nicht nach und sie sind es, die Einfluß haben und das große Wort führen.

Graz, 18. April 1876.

Ich beneide Dich um die Freude, die Du aus den verschiedensten Büchern geschöpft, aus Sterne, wie aus Spinoza aus

Kant, wie aus Häckel und Darwin. — Auch mit dieses letzteren Hypothese geht es wie mit allen dogmatischen Principien, welche auf Wahrscheinlichkeiten und einseitige Betrachtungen der Erscheinungen hin und mit Außerachtlassung der bestehenden Gesetze aufgestellt werden. Nach großem Lärmen und Parteigeschrei wird es stiller, endlich behält man davon das Brauchbare und andere Phantasien machen sich geltend bei Gelehrten und Ungelehrten. Darwin selbst ist von vielen seiner Behauptungen zurückgekommen und die natürliche Zuchtwahl selbst steht nunmehr auf schwachen Füßen. — Aber groß steht der Mann immerhin da, schon aus dem Grunde, weil er wieder die Menschen angeregt hat zu Studium und Denken und massenhaftes Material angesammelt und geordnet hat zu Nutzen der Wissenschaft und künftiger Denker.

Graz, 6. Jänner 1877.

Im vorigen Monat waren wir auf einige Tage in Wien, wo ich als Präsident der Novara-Commission eine Schlußsitzung derselben halten mußte, dann beim Kaiser Audienz hatte und die zwei letzten Bände des wissenschaftlichen Werkes — 18 Quartbände — sammt Schlußbericht überreichte. Die Zeit ist nicht dazu angethan, um die Aufmerksamkeit des Publicums und unserer einflußreichen Kreise auf ein Werk zu lenken, welches wohl einzig in seiner Art, an Vollständigkeit von keinem anderen übertroffen wird. — Mir gereicht es aber zur Befriedigung, dessen Beendigung erlebt zu haben, und ich bin stolz darauf, daß mindestens mein Name auf dem Titelblatte eines jeden Bandes steht. Bald sind es 18 Jahre, daß ich mit der Novara (August 1859) nach Triest zurückgekehrt bin und es ist begreiflich, daß alles Interesse an dem Unternehmen längst erloschen ist und die neue Generation nichts mehr davon weiß. Mir bleibt es aber bis zu meinem Ende eine erhebende Erinnerung an die Zeit meines glücklichsten Diensteslebens.

Graz, 8. August 1878.

Was Bosnien und Herzegowina anbelangt, so bin ich Deiner Meinung. Wir haben politische Fehler begangen, die wenn auch spät, gut gemacht werden mußten. Ob das wirklich geschieht, ist eine andere Frage, ob wir die Kraft und das Zeug besitzen, Ordnung und Ruhe jenen uns so nahestehenden Ländern zu bringen, weiß ich nicht, jedenfalls sind wir dazu eher geeignet

als Rußland, das gerne dort seine Hebel ansetzen möchte, um uns aus dem Sattel zu werfen, auf dem wir ohnehin nicht fest sitzen. Vom allgemeinen civilisatorischen Standpunkte — vom Rechte will ich nicht reden — ist es jedenfalls ein Glück, daß wir dort einmarschirt sind. Die türkische Regierung, wo sie nur immer sich geltend machte, hat zerstörend nach jeder Richtung gewirkt. Es ist merkwürdig, daß aus dem redlichsten Volke der Erde eine so verwerfliche Gesindelwirthschaft des Raubes und der Spoliation hervorgegangen. Es gibt kein schlechteres, käuflicheres Beamtenvolk, vom letzten Pächter bis zu den Ministern, als das türkische, das mit der Schlechtigkeit die krasseste Unwissenheit und Dummheit verbindet. Es war also Zeit, daß dem Zustande, insbesondere in dem sich in unsere Monarchie einschiebenden Keile, ein Ende gemacht werde und zwar nicht durch andere Barbaren, sondern durch die nächsten, dabei interessirten Nachbarn.

Graz, 1. Jänner 1879.

Ich erwiedere die herzlichen Glückwünsche unsererseits. Daß sie das Schicksal bannen, wenn es ehern uns entgegentritt, kommt nicht in Frage; aber sie sind jedenfalls der Ausdruck eines freundschaftlichen Gefühles und dem will man gerne unter Freunden Worte leihen.

Zufrieden mit Dem, was man noch immer hat und bewahrt, und ergeben in Das, was die Mächte unseres Seins und Wirkens über uns Sterbliche verfügen, läßt es sich mit einem warmen Herzen für Andere, mit regem Sinn für Natur und Kunst und Wissenschaft noch immer leben auf Erden und das Dasein schmücken mit Blumen, wenn sie auch auf den Trümmern der Vergangenheit blühen. Pflegen wir sie und bereiten wir ihnen, so lange wir athmen, den passenden Untergrund und trösten wir uns über das Herbe, das wir erfahren, mit dem idealen Gedanken einer Läuterung, der wir mit den Erfahrungen der Vergangenheit entgegengehen.

Graz, 15. Februar 1879.

Es ist merkwürdig, daß man die Aufbewahrung frischer Trauben bei uns so wenig betreibt, sie ist so einfach und verlangt nur einige Sorgfalt im Einlegen der Trauben in trockenem, früher geröstetem feinen Sande. Gesiebte Asche würde dasselbe leisten.

Ueberhaupt sind wir in der Hausindustrie noch sehr weit zurück. Frankreich verdankt ihr zum größten Theil den Wohlstand seiner untersten Classen. Die besten, feinsten Hühner werden in jedem Haushalt am Lande, auch wenn er noch so klein, erhalten und erzogen, Milliarden von Eiern der besten Sorte werden ausgeführt. Die Obstzucht, die Gemüsezucht wird in den kleinsten Wirthschaften mit Fleiß und Einsicht gehandhabt und liefert reiche Erträgnisse. Die Leute können zwar nicht lesen und schreiben, aber sie verstehen zu erwerben und zu sparen und was mehr ist, entsprechend zu arbeiten, mit Sinn und Geschmack zu produciren. Der Ueberschuß der Production wird wieder productiv angelegt in Staatspapieren oder zur Verbesserung der Wirthschaft. Die riesige Schuld Frankreichs ist auf diese Weise im eigenen Lande untergebracht. Das ist ein beneidenswerther Zustand, den wir weit entfernt sind, zu erreichen. Bei uns wird an maßgebender Stelle viel Juristerei getrieben, das materielle Wohl der Bevölkerung vernachlässigt, und wenn diese auch Lesen und Schreiben lernt, so weiß sie nicht ihre Kräfte zu verwerthen und vergeudet das Erworbene in sinnlichen Genüssen. Der Geschmack und Sinn für Verbesserung und Hebung der eigenen Arbeit ist im Volke nicht geweckt und die Verfeinerung der Bedürfnisse nicht angeregt durch Diejenigen, welche consumiren.

Wir laufen den höchsten Zielen nach, ohne die Grundlagen zu bauen, von welchen ausgegangen werden muß, treiben höhere Politik und das Land geht dabei, vernachlässigt, zu Grunde. Es wird wohl besser werden, aber die Gegenwart ist noch bös und die neuen Generationen nehmen nur allmälig die Samen auf, die künftige Früchte erzeugen werden. — Wird uns, der Monarchie, die Zeit gegönnt sein, die angestrebten Ziele auf den mannigfachen Irrwegen der Gegenwart zu erreichen?

Rom, 20. December 1881.

Eines Tages waren wir in St. Peter gegen Sonnenuntergang, der beste Moment, um die großartige Kirche zu sehen. — Ich bin indessen kein Bewunderer dieses Gotteshauses, das mehr die Macht und Pracht des Papstthums versinnlicht, als Gemüth und Seele bewegt und anregt. Ich ziehe immerhin St. Marcus in Venedig oder St. Stephan in Wien als Kirche vor. Nichtsdestoweniger ist St. Peter einzig in seiner Art als Baute, als

für seine unermüdliche und auf das allgemeine Beste gerichtete Thätigkeit zur Förderung des Fortschrittes und der Entwicklung in der von mir vertretenen Richtung schulde.

Als der Ausgleich mit Ungarn zu Stande kam, und ich meine Stellung mit meinen Uebezeugungen nicht mehr vereinbar hielt, auch mein Gesundheitszustand eine erneuerte Thätigkeit unter den veränderten Verhältnissen unmöglich machte, da blieb mir Orges der alte treue Freund; und als es — auch naturgemäß — zur Regel geworden war, die Sistirungsepoche, in welcher ich leider zu wirken mich bestimmen ließ, als eine unfruchtbare darzustellen, stand wieder er da, um mich zu vertheidigen und meine Grundsätze ausdauernd zu vertreten. In Vorträgen und Aufsätzen wußte er immer meinen sonst fast verschollenen Namen in ehrender Weise einzuflechten; und wenn ich auch das volle Lob nicht verdient haben mag, das er mir spendete, so ist es doch erklärlich, daß ich ihm aus vollem Herzen Dank weiß für seine uneigennützige, von jeder unedlen Triebfeder freie Darlegung meines Wirkens und Wollens.

Obschon vielfach beschäftigt mit dienstlichen und anderen Arbeiten, unterließ er es nie, mich aufzufordern, seine Kräfte in Anspruch zu nehmen, ermunterte er mich immer zu neuer Thätigkeit, kam er mir immer wieder gleich freundlich und unverdrossen mit seiner ausgiebigen Hilfe entgegen und war er mir fast dankbar für die Mühe und Arbeit, die ich ihm auflud.

Rasch und feurig in der Auffassung und Durchdringung fremder Gedanken war er gut und edel im Umgang und wußte zur rechten Zeit und mit feinem Takte die Aufmerksamkeit des Freundes auf jene Punkte zu lenken, die einer Klärung und Vervollständigung bedurften, ohne sich weiter um das, was er dazugab, zu kümmern oder nur im entferntesten an die Verwerthung seiner Zuthaten zu eigenem Vortheil zu denken. Er wollte dem öffentlichen Wohle und dem Fortschritte dienen, sein eigenes Interesse blieb dabei unberücksichtigt, und niemals habe ich eine Klage aus seinem Munde gehört, die sich auf die Stellung bezogen hätte, in der man ihn belassen.

Das schreckliche Ereigniß, das seinem Leben ein Ende machte, ist dazu angethan, den Freund um so tiefer zu erschüttern, der, wie ich noch vor wenig Wochen mit ihm von der Zukunft gesprochen, Projecte weittragender Art erwogen, an denen er thätigen Antheil

nehmen sollte, wobei mir endlich die Gelegenheit gegeben war, ihm nützlich zu werden.

Damit hat es nun sein Ende und es bleibt mir wie allen jenen, die ihn kannten und liebten, nichts übrig als sein Andenken hoch zu halten und die Erinnerung an ihn treu zu bewahren.

Aus Briefen Wüllerstorf's an Hofrath von Hochstetter.

31. December 1862.

Ich mag dies alte Jahr nicht vorübergehen lassen, ohne Ihnen für Ihren lieben guten Brief vom 12. d. vielmals zu danken. Es macht mir Freude und thut mir wohl, unter meinen Bekannten und Freunden, in Mitte all der Gehässigkeiten und Intriguen, deren Ziel ich seit einem Jahre bin, auf Anerkennung zu stoßen, eine Anerkennung, die sich mindestens auf meinen guten Willen bezieht, fördernd einzutreten, wo Gutes erreicht werden kann.

. . . Ich bin in Erwartung meiner Disponibilität und werde, ohne daß ich angeklagt wäre, ohne daß ich mein Vergehen wüßte, trotz aller für mich sprechenden Freunde und der mir noch immer günstigen öffentlichen Meinung durch höheren Machtspruch beseitigt. Wie Sie sehen, heißt es im Leben zu dulden, aber so Gott will, werde ich ausharren und den Grundsätzen niemals untreu werden, die ich bisher befolgt und welche mir die Achtung meiner Mitmenschen erworben haben.

Ich freue mich recht sehr auf Ihr Neuseeland und bin nicht wenig stolz darauf, daß Sie meiner gedenken und daß, wenn auch mit leichter Mühe, ein Antheil an der Entstehung dieses Werkes auf mich fällt. Diese Bücher, die da allmählig das Licht der Welt erblicken, sind mein Schatz, machen mich froh, gelebt zu haben, und werden mich bis zu meinem Ende an die glücklichen Zeiten erinnern, in welchen wir die Welt durchsegelten voll Hoffnung, etwas zum Ruhme unseres Vaterlandes beitragen zu können.

Palermo, 5. März 1873.

Hochverehrter Freund!

Maury's Tod, welcher vor kurzer Zeit in der „Allg. Ztg." angezeigt war, hat mich an jene Zeit lebhaft erinnert, in welcher ich mit ihm in lebhafterem Verkehr gestanden und wir auf der

„Novara“ eifrig bemüht waren, um jeder nach ſeinen Kräften ein Stück geiſtiger Arbeit zu liefern, die im Gedächtniſſe der Menſchen ſich erhalten konnte.

Es finden ſich gewiß Männer, welche ſein Leben und Wirken entſprechend und in warmen Worten würdigen werden. Nur will es mir ſcheinen, daß wir von der „Novara“ ſeiner auch in dieſer Beziehung gedenken müſſen, damit die Welt erfahre, daß wir auch nach ſeinem Hinſcheiden den Dank im Herzen bewahren, welchen wir ſeiner freundlichen Unterſtützung und der entgegenkommenden Gefälligkeit und Theilnahme an unſerer Unternehmung ſchulden. Wie Maury ſich für die Novarareiſe intereſſirte, davon geben ſchon die Briefe Zeugniß, welche er mir während der Fahrt ſchrieb, und wovon ein paar von unſerem Haidinger überſetzt in den Acten der Akademie der Wiſſenſchaften in Wien Aufnahme gefunden haben.

Maury legte auf die Reſultate der Novarareiſe großen Werth und ſchätzte die Erfahrungen nicht gering, welche wir während derſelben geſammelt haben. — Mir ſpeciell waren ſeine Briefe eine Aneiferung zur Arbeit, die ich nach Kräften zu entwickeln und in ſeinem Sinne verwerthbar zu machen ſuchte.

Seit mehr denn vier Monaten ſitze ich hier, meines chroniſchen Huſtens wegen, der zwar zum großen Theile auch wirklich beſeitigt, aber nicht ganz verſchwunden iſt. Dieſe Zeit habe ich theilweiſe mit Studien über Land und Leute hier ausgefüllt. Das Land iſt ohne Straßen, gebirgig; das Klima im Inneren zu rauh für meine Geſundheitsverhältniſſe und endlich die Sicherheit für Leben und Eigenthum ſo gering, daß man kaum längere Zeit an einem und demſelben Orte zu bleiben vermöchte. Hotels gibt es keine, ja man muß die erforderlichen Lebensmittel ſelbſt mitbringen oder vorausſenden, um nicht Hunger leiden zu müſſen. — Allein und in guter Jahreszeit, nebenbei bei feſter Geſundheit könnte man vielleicht eines höheren Zweckes willen ſo etwas unternehmen, mit einer Frau aber gar nicht und im Winter ſchwer. So denke ich mich damit zu begnügen, Palermo und ſeine nächſte Umgebung geſehen und genoſſen zu haben und ſobald nun das Wetter ſich beſſert, nach der Oſtküſte zu fahren, wo ich Meſſina, Taormina, Catania, Syrakus meiner Frau zeigen will, um dann wieder langſam mit der Sonne heimwärts zu ziehen.

Aber wie der Maler, ſo lange er an einem Bilde, das ihm lieb geworden, mit der Freude arbeitet, welche die momentane

Ueberzeugung der richtigen Auffassung des Schönen und Wahren verschafft, so schreibe ich darauf los mit wahrem Genuß, der, wenn er später verraucht ist, einen ebenso wahren Katzenjammer zurückläßt.

Das Land ist herrlich, die Vegetation prachtvoll. Licht und Schatten von magischer Kraft. Die Umrisse der Berge, Monte Pellegrino, der Monte Cuccio, Monte Griffone, wirklich schön und zuweilen groß und herrlich in dem Dufte, in welchem sie schwimmen.

Aber in Mitte dieser Pracht werden fast jeden zweiten Tag Menschen gemordet, beraubt, bestohlen, sei es aus Rache, oder aus Neid oder aus Habsucht. — Dabei keine Kläger, keine Zeugen vorhanden, es wäre für Jeden eine Schande, sich dazu herzugeben. Ebenso wenig finden sich Geschworene, um ein Schuldig auszusprechen und, wenn es nicht anders sein kann, suchen sie doch so weit die Schuld abzuschwächen, daß die Strafe eine Lächerlichkeit wird und kaum als Strafe angesehen werden kann.

Nur mit Mühe und durch zahlreiches Militär kann die Verbindung zwischen Palermo und dem nahen Monreale aufrecht erhalten werden, obschon die Belebtheit des Verkehres eine sehr große ist und die Nothwendigkeit der Sicherheit auf derselben für Jeden dargethan ist.

Der Fremde wundert sich, daß auf diesem so besuchten Wege bei Tage in der Nähe beider Städte, in Mitte von bewohnten Landhäusern solche Maßregeln erforderlich sind, aber, würde das nicht der Fall sein, so würde ein Mord von Niemandem gesehen, weil die nicht Betheiligten den Kopf abwenden und sich Niemand um Angelegenheiten solcher Art bekümmern will und nach der Anschauung des Volkes auch darf.

Abgesehen davon ist aber in Monreale ein Dom, dessen Inneres an Schönheit von keiner Kirche der Welt übertroffen wird. Neben der Kirche ein wundervoller Klosterhof, beide aus normannischer Zeit. Diese würden allein genügen, um den Fremden hieher zu ziehen. In Palermo ist aber noch die prächtige Kapelle Palatina, der sehr schöne Dom aus derselben Zeit und einige normannisch-arabische Reste von einigem Interesse. Ueberall herrliche Aussichten und Bilder voll Gluth und Ueppigkeit.

Ich glaube, Sie kennen Sicilien nicht, ich denke, daß es für Sie auch in geologischer und mancher wissenschaftlicher Beziehung interessant sein müßte. Ich war in der Universität bei

„Novara“ eifrig bemüht waren, um jeder nach ſeinen Kräften ein Stück geiſtiger Arbeit zu liefern, die im Gedächtniſſe der Menſchen ſich erhalten konnte.

Es finden ſich gewiß Männer, welche ſein Leben und Wirken entſprechend und in warmen Worten würdigen werden. Nur will es mir ſcheinen, daß wir von der „Novara“ ſeiner auch in dieſer Beziehung gedenken müſſen, damit die Welt erfahre, daß wir auch nach ſeinem Hinſcheiden den Dank im Herzen bewahren, welchen wir ſeiner freundlichen Unterſtützung und der entgegenkommenden Gefälligkeit und Theilnahme an unſerer Unternehmung ſchulden. Wie Maury ſich für die Novarareiſe intereſſirte, davon geben ſchon die Briefe Zeugniß, welche er mir während der Fahrt ſchrieb, und wovon ein paar von unſerem Haidinger überſetzt in den Acten der Akademie der Wiſſenſchaften in Wien Aufnahme gefunden haben.

Maury legte auf die Reſultate der Novarareiſe großen Werth und ſchätzte die Erfahrungen nicht gering, welche wir während derſelben geſammelt haben. — Mir ſpeciell waren ſeine Briefe eine Aneiferung zur Arbeit, die ich nach Kräften zu entwickeln und in ſeinem Sinne verwerthbar zu machen ſuchte.

Seit mehr denn vier Monaten ſitze ich hier, meines chroniſchen Huſtens wegen, der zwar zum großen Theile auch wirklich beſeitigt, aber nicht ganz verſchwunden iſt. Dieſe Zeit habe ich theilweiſe mit Studien über Land und Leute hier ausgefüllt. Das Land iſt ohne Straßen, gebirgig; das Klima im Inneren zu rauh für meine Geſundheitsverhältniſſe und endlich die Sicherheit für Leben und Eigenthum ſo gering, daß man kaum längere Zeit an einem und demſelben Orte zu bleiben vermöchte. Hotels gibt es keine, ja man muß die erforderlichen Lebensmittel ſelbſt mitbringen oder vorausſenden, um nicht Hunger leiden zu müſſen. — Allein und in guter Jahreszeit, nebenbei bei feſter Geſundheit könnte man vielleicht eines höheren Zweckes willen ſo etwas unternehmen, mit einer Frau aber gar nicht und im Winter ſchwer. So denke ich mich damit zu begnügen, Palermo und ſeine nächſte Umgebung geſehen und genoſſen zu haben und ſobald nun das Wetter ſich beſſert, nach der Oſtküſte zu fahren, wo ich Meſſina, Taormina, Catania, Syrakus meiner Frau zeigen will, um dann wieder langſam mit der Sonne heimwärts zu ziehen.

Aber wie der Maler, ſo lange er an einem Bilde, das ihm lieb geworden, mit der Freude arbeitet, welche die momentane

Ueberzeugung der richtigen Auffassung des Schönen und Wahren verschafft, so schreibe ich darauf los mit wahrem Genuß, der, wenn er später verraucht ist, einen ebenso wahren Katzenjammer zurückläßt.

Das Land ist herrlich, die Vegetation prachtvoll. Licht und Schatten von magischer Kraft. Die Umrisse der Berge, Monte Pellegrino, der Monte Cuccio, Monte Griffone, wirklich schön und zuweilen groß und herrlich in dem Dufte, in welchem sie schwimmen.

Aber in Mitte dieser Pracht werden fast jeden zweiten Tag Menschen gemordet, beraubt, bestohlen, sei es aus Rache, oder aus Neid oder aus Habsucht. — Dabei keine Kläger, keine Zeugen vorhanden, es wäre für Jeden eine Schande, sich dazu herzugeben. Ebenso wenig finden sich Geschworene, um ein Schuldig auszusprechen und, wenn es nicht anders sein kann, suchen sie doch so weit die Schuld abzuschwächen, daß die Strafe eine Lächerlichkeit wird und kaum als Strafe angesehen werden kann.

Nur mit Mühe und durch zahlreiches Militär kann die Verbindung zwischen Palermo und dem nahen Monreale aufrecht erhalten werden, obschon die Belebtheit des Verkehres eine sehr große ist und die Nothwendigkeit der Sicherheit auf derselben für Jeden dargethan ist.

Der Fremde wundert sich, daß auf diesem so besuchten Wege bei Tage in der Nähe beider Städte, in Mitte von bewohnten Landhäusern solche Maßregeln erforderlich sind, aber, würde das nicht der Fall sein, so würde ein Mord von Niemandem gesehen, weil die nicht Betheiligten den Kopf abwenden und sich Niemand um Angelegenheiten solcher Art bekümmern will und nach der Anschauung des Volkes auch darf.

Abgesehen davon ist aber in Monreale ein Dom, dessen Inneres an Schönheit von keiner Kirche der Welt übertroffen wird. Neben der Kirche ein wundervoller Klosterhof, beide aus normannischer Zeit. Diese würden allein genügen, um den Fremden hieher zu ziehen. In Palermo ist aber noch die prächtige Kapelle Palatina, der sehr schöne Dom aus derselben Zeit und einige normannisch-arabische Reste von einigem Interesse. Ueberall herrliche Aussichten und Bilder voll Gluth und Ueppigkeit.

Ich glaube, Sie kennen Sicilien nicht, ich denke, daß es für Sie auch in geologischer und mancher wissenschaftlicher Beziehung interessant sein müßte. Ich war in der Universität bei

Herrn Mortillaro, dem hiesigen Geologen oder eigentlich Mineralogen, einem strebsamen Mann, welcher eine hübsche interessante Sammlung zusammengestellt hat, worin auch fossile vorweltliche Thiere einen namhaften Platz einnehmen. — Ich weiß nicht, ob das Innere der Insel geologisch untersucht und genau bekannt ist, ich glaube aber kaum, daß eingehende Untersuchungen, mit Ausnahme der Aetnagegend vorgenommen sind.

Die Eisenbahn von hier nach Catania, obwohl seit 10 Jahren in Bau, ist leider noch lange nicht beendigt. — Von hier aus geht sie bis Lercara, zu den Schwefelminen, ist elend gebaut. Von Catania geht sie bis Leonforte im Inneren der Insel. Zwischen Leonforte und Lercara sind noch 74 Kilometer, also nahe an 10 deutsche Meilen fertig zu machen, die noch 2 Jahr, sagt man, in Anspruch nehmen werden; das sagt man aber schon seit langer Zeit.

Man begreift die italienische Regierung gar nicht, daß sie eine Goldgrube, wie Sicilien, wirthschaftlich so vernachlässigt und gar nichts thut, um deren Rentabilität zu steigern, das Volk vorläufig durch Möglichkeit verwerthbarer Arbeit zu civilisiren. — Der Haß gegen diese Centralregierung ist aber, wenn nicht größer, doch ebenso groß wie seiner Zeit gegen die Bourbonen, welche mindestens den Leuten durch die Aufstellung einer Centralregierung in Palermo und durch die Klöster zu leben gaben. — Der Clerus trägt zu diesem Haß nicht wenig bei wie natürlich.

Rom, 1. December 1881.

Wie Sie aus der Aufschrift dieses Schreibens ersehen, bin ich in der ewigen Stadt, wo ich den Winter zuzubringen gedenke. Mein Arzt in Graz drang darauf, daß ich zur Befestigung der nach der Lungenentzündung im verflossenen Frühjahre wieder erlangten Gesundheit ein mildes Klima aufsuchen müsse. Da ich alle Curorte, mit den nichtsthuenden Engländern, Amerikanern ꝛc., den Tables d'hôte und sonstigen Einrichtungen, gründlich hasse, so wählte ich Rom zum Aufenthalt, wo ich unbemerkt für mich leben und dennoch mehr geistige Anregung finden kann, als in Mentone, Nizza ꝛc. Und so bin ich hier, am Fuße des Monte Pincio wohnend, in dessen Anlagen ich täglich mit meiner Frau wandle, die südliche Vegetation und die sehr hübsche Aussicht über Rom, so wie die milde, reine Luft genieße. Einige interessante Bekannte

wie Prof. Hentzen, Prof. Tommasi-Crudeli, der Bildhauer Prof. Kopf nehmen sich unser an, versehen uns mit Büchern und helfen uns leben und denken.

Somit wäre ich gut aufgehoben, so weit dies überhaupt außerhalb des eigenen Nestes sein kann, bin aber, wie Sie begreifen werden, unfähig und nicht im Stande, am 12. in Wien zu sein, um an der Jubelfeier der geographischen Gesellschaft theilzunehmen. Ich bedaure dies recht sehr, um so mehr, als ich auch zu denjenigen gehöre, welche ihr Entstehen förderten und ihr ein inniges Interesse bewahrt haben, wenn ich auch keine Leistungen aufzuweisen habe, die fördernd in ihr Leben und Gedeihen eingegriffen hätten. — Meine Thätigkeit ist von jeher nach so verschiedenen Richtungen in Anspruch genommen worden, daß ich, hätte ich auch die Befähigung dazu gehabt, in wissenschaftlicher Beziehung nur Wünsche, niemals größere Leistungen zu bieten im Stande sein konnte.

Um so größer ist mein Erstaunen, daß ich neben Czörnig eines Ehrenzeichens seitens der geographischen Gesellschaft würdig befunden wurde. Ich verdanke dies gewiß Ihrer Güte und Freundschaft und dem Glücke, der Führer einer Expedition gewesen zu sein, welche durch Leistungen wie es die Ihrigen und die anderer Forscher sind, denkwürdig geworden ist.

Aber etwas wie Stolz und Freude, ja ich kann sagen, eine hohe Befriedigung erfüllt mich, so glänzend ausgezeichnet zu werden. Ich nehme das Ehrendiplom um so lieber an, als es mir ein Beweis ist, daß mindestens mein Streben, wenn nicht mein Wirken, höhere Ziele im Auge behielt und daß ich von einzelnen Freunden, die ich ehre und hochschätze, von Menschen, die das Gute und Edle wollen, nicht vergessen bin. Meine letzten Lebensjahre werden dadurch verschönt und diese Anerkennung meines besseren Wollens macht es mir leicht selbst, meinem Ende entgegen zu sehen. — Seien Sie versichert, daß ich mit dem Allen keine Phrasen zusammenstellen will, sondern meinem tiefsten Gefühle der Dankbarkeit Ihnen und der geographischen Gesellschaft gegenüber Ausdruck verschaffen möchte.

Venedig, 16. Mai 1882.

Eine in Graz begangene Unaufmerksamkeit ist Schuld daran, daß ich erst heute in die Lage komme, Ihnen, und wenn Sie es gestatten, auch der geographischen Gesellschaft für die Glückwünsche des 30. April innigst zu danken.

Ich ſchreibe heute zum erſten Mal nach einer langen Zeit, welche ich ſchwer krank im Bette zubrachte, daher Sie es wohl verzeihen werden, wenn ich den Dank an den Freund und gleichzeitig an die unter deſſen Präſidium ſtehende Geſellſchaft unter Einem zuſammenfaſſe.

Uebrigens weiß ich nicht, ob ich mir nicht ſelbſt Glück wünſchen ſoll, daß ein wohlwollendes Geſchick mir am 30. April 1857 Männer wie Sie und Scherzer und ſo manch andern zu führen und zu ſchützen übergab, die den Ruhm der Expedition ausmachten und begründeten. — Meiner Aufgabe habe ich glücklicher Weiſe innerhalb der engen Grenzen meines Könnens entſprochen, während Sie alle die Ihrige glänzend gelöſt haben.

Ich wünſche, daß die Erinnerung an die Abfahrt der Novara vor 25 Jahren, die von ſo vielen Seiten wachgerufen wird und freudige Begrüßung findet, die Veranlaſſung würde zur Wiederholung einer ähnlichen Expedition. Die Koſten ſind keine großen, wenn man bedenkt, daß ein Schiff ähnlicher Größe in den heimiſchen Gewäſſern unausgerüſtet bleiben könnte.

Die Kräfte, Fähigkeiten und Talente ſind in unſerem großen Vaterlande in Fülle vorhanden und die Aufgaben, welche in geographiſcher und wiſſenſchaftlicher Beziehung überhaupt noch zu löſen ſind, ſo groß und zahlreich, daß eine abermalige Betheiligung unſerer Kriegsmarine und unſerer Forſcher an deren Löſung für uns wie für den allgemeinen Fortſchritt nur erwünſcht ſein kann.

An Hofrath von Neumann-Spallart.

Rom, 29. November 1881.

Ich las in der „Neuen Freien Preſſe“, daß Sie einen Vortrag über Trieſter commerzielle Intereſſe hielten, das Wenige, was die Zeitung bringt genügt mir nicht und ich möchte wenn dieſer Vortrag im Druck erſcheinen ſollte, ein Exemplar davon erhalten. Sie ſind gewiß ſo gütig, meiner Bitte zu willfahren.

Auch ich bin der Meinung, daß die Zukunft Trieſts ſich in jeder Beziehung nur dann beſſern werde, wenn der Freihafen aufgehoben, wenn der ſogenannte neue Hafen, eigentlich Dockhafen, zum Freihafen gemacht würde und all der Unfug mit Laſtbooten, Laſtträgern und Laſtwägen ein Ende fände, wenn einmal der

Triester Kaufmann sich eins fühlen würde mit der Monarchie und für die Ausfuhr der Fabrikate und Producte ebenso viel Sehnsucht an den Tag legte, wie für die Einfuhr, die bisher allein berücksichtigt wird. — Holz und Getreide sind davon ausgenommen und vielleicht auch ein wenig der Zucker aus Böhmen. — Eine zweite Eisenbahn für Triest ist ein Wunsch, der, vielleicht in der Zukunft erfüllt, Nutzen bringen oder versprechen mag, aber heutzutage scheint es mir vor Allem geboten, die Verbindung von Spital in Kärnten mit St. Johann in Pongau, so kostspielig sie auch sein mag, herzustellen. Sie ist eine Bedingung des Aufblühens des Handels von Triest, weil das adriatische Meer dann auch für Deutschland commerzielle Wichtigkeit erlangt und Triest in die vorderste Reihe der Ein- und Ausfuhrhäfen Deutschlands nach dem Oriente treten würde. Ob die Predil- oder eine andere Bahn gebaut wird zur Abkürzung des Weges, scheint mir bei der geringen Bedeutung des Gewinnes beim Transporte ziemlich gleichgiltig. — Vorläufig ist die Hauptsache die Verbindung Salzburgs mit Triest und das kann nur durch Ueberbrückung oder Durchbohrung der Tauernkette geschehen. — Bedenkt man aber, daß die Luftlinie St. Johann-Spital kaum 7 deutsche Meilen beträgt, so schiene der große Zweck der Annäherung Deutschlands ans adriatische Meer und Triest verhältnißmäßig leicht erreichbar. Die übrigen Abkürzungen sind meiner Meinung nach Nebensache. — Ich bin sehr neugierig zu wissen, wie Sie die Sache behandelten.

Die Herbeiziehung deutscher Interessen nach Triest ist um so nothwendiger, als auch damit deutscher Geist und deutsches Wissen dort Einzug halten werden, wo jetzt von beiden sehr wenig verspürt wird. Und wir brauchen eine Stärkung des Deutschthums — und nicht allein in Triest.

Arco, 16. Mai 1883.

An denselben.

Ich bin durch andauernde Schwäche verhindert, selbst zu schreiben, und benütze die Hand meiner Frau, um Ihnen meinen besten Dank für die zugesendete sehr interessante und anregende Brochure, und insbesondere auch dafür auszusprechen, daß Sie sowohl in dieser als in den vortrefflichen Aufsätzen der Münchner Allgem. Zeitung mich in so ehrender Weise nannten und meine Leistungen hervorhoben. Ich bin so wenig an derlei anerkennende

Aeußerungen in der letzten Zeit gewöhnt, daß ich der Befriedigung Ausdruck geben möchte, gerade von Ihnen, den ich so hochschätze, der Vergessenheit entrissen zu werden. Abgesehen von dem muß ich Ihnen gegenüber erklären, daß ich für den Bahn der Predil-Bahn niemals eingetreten bin, vielmehr alle Mittel angewendet habe, um das Zustandekommen dieser Eisenbahn zu verhindern. Ich bin nämlich durch detaillirtes ernstes Studium der Verhältnisse dieser Bahn zu der Ueberzeugung gekommen, daß sie technisch, politisch und militärisch widersinnig ist, und daß selbst die Berechnungen der virtuellen Längen mir nicht richtig erscheinen, und die ganze Bahn auch finanziell gegen andere Linien im Nachtheil stehen würde. Dagegen bin ich der Meinung, daß die Tauern-Bahn, so viel sie auch kosten möge, unverzüglich in Angriff zu nehmen wäre, will man dem Triester Verkehr wirklichen Nutzen bringen. Bezüglich des transatlantischen Seeverkehrs mit Triest bedaure ich sehr, daß meine Berichte an Sr. k. Hoheit den Marine-Ober-Commandanten Erzherzog Max zur Zeit der Novara-Reise niemals veröffentlicht wurden, sondern noch heut zu Tage in den Marineacten dem Staube und den Motten ausgesetzt bleiben, darunter war ein Project der mercantilen Verbindung Rio Janeiro's mit Triest bis ins Einzelne ausgearbeitet und ebenso sind andere Arbeiten volkswirthschaftlichen Inhalts von mir im Verlaufe der Reise vorgelegt worden.

An Generalconsul von Scherzer.

Graz, 13. Juni 1868.

So eben erhalte ich Ihren Brief von gestern. Ich freue mich mit Ihnen und das von ganzem Herzen, daß Sie endlich freier athmen können und Ihre größeren Novara-Arbeiten zum Abschlusse gebracht haben. Sie haben wie kein Anderer rastlos gearbeitet und am meisten dazu beigetragen, unsere Expedition zu Ehren zu bringen. — Wenn ich auch wirklich, wie Sie meinen, durch meine Theilnahme oder sonstwie Ihnen von Nutzen gewesen bin, so haben Sie schon längst mehr Gegenleistungen geboten, als ich je zu verdienen in der Lage war.

Ich anerkenne es aber frei und offen, daß ohne Ihre Mitwirkung die ganze Expedition längst vergessen und niemals zu so vieler Anerkennung gelangt wäre.

Leider weiß man bei uns die geistige Arbeit nicht in dem Maße zu schätzen, wie sie es verdiente, aber Sie können immer-

hin das beruhigende Gefühl in ſich tragen, Ihrer Pflicht als Oeſterreicher getreu und gewiſſenhaft nachgekommen zu ſein, Sie dürfen mit Befriedigung auf die nun verfloſſenen 11 Jahre zurückblicken, in welchen Sie dazu beigetragen, öſterreichiſche Leiſtungen in aller Welt zu Ehren zu bringen, zum Glück ſind Sie noch jung und kräftig genug, um uns noch fernere Beweiſe Ihrer Leiſtungsfähigkeit zu geben, die hoffentlich auf beſſeren Boden und in beſſere Zeiten fallen werden, als es anfänglich mit der Novara-Arbeit der Fall geweſen.

Klobenſtein, Tirol, 17. Auguſt 1880.

. . . Die Denkſchrift über die Stiftung der deutſchen Handelsgeſellſchaft beweiſt, daß man mindeſtens in Deutſchland zu begreifen beginnt, daß der Weg um ganz Europa denn doch länger iſt, als der durch das adriatiſche Meere und daß Trieſt dem Orient näher iſt, als Hamburg oder Stettin, wenn man dahin zur See gelangen will.

Nach meiner Meinung iſt vor Allem die Bahn von St. Johann in Pongau nach Spital in Kärnten das Weſentlichſte, was erreicht werden ſoll und der ſchwierigſte Theil der zu löſenden Aufgabe, wenn gleich die Luftlinie kaum 7 deutſche Meilen beträgt. Aber auf dem Wege iſt der Radſtätter Tauern und der Katſchberg zu bewältigen, was Zeit und Geld erfordert, alſo auch eine Einſicht, welche bei uns nicht leicht Eingang findet in höheren Sphären, welche mit der Geographie brouillirt ſind und von Handel und Volkswirthſchaft nicht ganz klare Begriffe haben.

Alle Kraft wird gut oder ſchlecht auf die Donau vergeudet, deren unterſter Lauf nicht in unſeren Händen iſt und worauf wir nicht einmal Einfluß beſitzen, oder es wird von Salonik gefaſelt, welches das Ziel der öſterreichiſchen Politik ſein ſoll, obſchon wir nicht einmal unſere eigene Küſte mit ihren Häfen zu beleben und wirkſam zu vertheidigen im Stande ſind und aus Trieſt nichts zu machen gewußt haben, als eine italieniſche Stadt. Da ſoll auf einmal Salonik, das durch ganz Griechenland von unſerer übrigen Küſte getrennt iſt, das Eldorado unſeres Handels werden, eines Handels, welcher noch immer keinen Handelsſtand zu ſchaffen vermochte und der auf einmal die Concurrenz mit England, Belgien, Schweiz beſtehen ſoll, während eben durch die Eiſenbahn dahin die Concurrenz bis in Oeſterreichs Herz erleichtert ſein wird. — Freilich denkt man an die Zölle. Was

vermögen wir, welche Fähigkeiten besitzen wir, um Länder und Völker zu regieren und zu organisiren? Man sehe nach Bosnien und Herzegovina, diesen zur Zeit der Occupation als Hinterländer unserer Küste bezeichneten Ländern, von welchen aber noch immer kein praktikabler Weg, geschweige denn eine Eisenbahn bis ans nächste Meer besteht oder projectirt wird.

An einen österreichischen Minister a. D.

Görz, 4. Februar 1880.

Mit freudiger Genugthuung erfüllt es mich, eine so wohlwollende Beurtheilung meiner beiden Aufsätze in der „Neuen Freien Presse" auch von Seite eines Staatsmannes zu erfahren, der wie Euer Excellenz von Wissen und Erfahrung getragen, durchdrungen von wahrem und warmem Vaterlandsgefühl, auf der Höhe seiner Zeit steht und reichliche Einsicht gewonnen hat in das Getriebe staatlichen Wesens und menschlicher Leidenschaft.

Ich sage Euer Excellenz meinen besten innigsten Dank für das ausführliche, höchst lehrreiche und interessante Schreiben, womit Sie mich ausgezeichnet und worauf ich stolz sein darf, obschon die kleine vergängliche Arbeit, welche dasselbe veranlaßt, mir selbst unvollständig und blaß erscheint und in meinen Augen kaum großen Werth besitzt.

Ich habe bereits zur Zeit meines Austrittes aus dem Ministerium versucht, den jüngst hier ausgesprochenen Ideen sowohl bei den Verhandlungen mit den damaligen Wortführern — nachmaligen Ministern Ungarns — in Ofen Eingang zu verschaffen, als den Grafen Beust zu vermögen, auf die Mißstände Rücksicht zu nehmen, welche aus der beabsichtigten Organisation Oesterreich-Ungarns namentlich in volkswirthschaftlicher Beziehung sich ergaben und deren Folgen zunächst auf die Thätigkeit des Ministeriums des Aeußeren einwirken mußten.

Alles war umsonst; Herr von Beust, der mir in zuvorkommender Weise für weitere diesbezügliche schriftliche Mittheilungen dankte, wollte oder konnte nicht eingreifen, um die damals hochgespannten ungarischen Anschauungen und Hoffnungen zu dämpfen und einer, wie ich meine, logischen Gestaltung der drei Regierungen Eingang zu verschaffen. Die Erfolge des Augenblickes und die Erlangung einer fictiven Popularität in Ungarn scheinen damals die Gedanken auf die Zukunft zurückgedrängt und einen Zustand herbeigeführt zu haben, der mit der Vernunft nicht in Einklang

zu bringen ist und wenn nicht geändert, zum endlichen Bruche zwischen beiden Reichshälften führen muß. Und dieser Bruch ist, meiner Ueberzeugung nach, schon von allem Anfange an in Ungarn in Rechnung gezogen worden, das ging, für mich mindestens, aus den Aeußerungen des Grafen Andrassy und anderer Herrn, sowie aus der ganzen von Deak in Vorschlag gebrachten Organisation klar hervor. Ich wurde als Schwarzseher betrachtet, als Feind der Ungarn bezeichnet, denn selbst hervorragende Männer unter uns unterstützten jenen ersten Ausgleich und priesen die Größe Deaks, des „maßvollen ungarischen Patrioten". Ich glaubte und glaube noch, daß für Ungarn der Sinn dieser Organisation darin lag, sich selbst zehn Jahre lang an der Seite des lebenskräftigeren Oesterreichs und auf dessen Kosten zu stärken, mittlerweile aber Alles vorzubereiten, sich zu Allem drängen zu lassen, was eine völlige Trennung ermöglichte, Alles zu meiden, was die Bande zwischen beiden Theilen festigen, ja Alles zu erstreben, was allmählig die Lockerung derselben herbeiführen konnte.

Die politische Trennung konnte vollständig durchgeführt werden und das geschah in der That. Die materiellen Interessen, für die Graf Belcredi wenig Verständniß oder keine Vorliebe besaß, wurden schon bei den ohne Wissen und Mitwirkung der Fachminister Oesterreichs betriebenen Verhandlungen mit Ungarn gänzlich außer Acht gelassen, und da die Juristen hüben und drüben sich verständigt hatten, glaubte man diese materiellen Interessen in einem späteren Vergleiche abthun zu können. — Ob nun Graf Belcredi schon vom Beginne der Verhandlungen mit Ungarn andere Absichten mit dem Vergleiche gehabt, oder ob in den letzten Augenblicken sein scharfer Geist ahnen mochte, daß es außer den juridisch-politischen noch andere Interessen gebe, welche das Leben der Staaten beherrschen — ich weiß es nicht, gewiß ist aber, daß er auf Mittel dachte, dem Ausgleich eine andere Gestalt zu geben und auf die unglückliche Idee des außerordentlichen Reichsrathes verfiel, dem nun das Ganze zur Entscheidung vorgelegt werden sollte, obschon bereits der Kaiser für den vereinbarten Ausgleich gewonnen war, der Ungarn gegenüber als sanctionirt gelten durfte.

Ich selbst trat in einem großen Ministerrathe dem Grafen Belcredi entgegen und stimmte gegen seinen Vorschlag, mit der Motivirung und aus dem Grunde, weil der außerordentliche Reichsrath kein gesetzlicher Körper sein konnte und weil Ungarn jeden-

falls denſelben nicht als ſolchen anerkennen würde, wie auch die maßgebenden Miniſter erklärten, dieſe Grundlage alſo jede Discuſſion und Verſtändigung unmöglich mache und ausſchließe.

Dieſer Vorſchlag, den Ausgleich einer parlamentariſchen Beurtheilung und Genehmigung vor Einführung desſelben zuzuführen, ſcheint einem neuen Ideengange des Grafen Belcredi entſprungen zu ſein, in jedem Falle den Ungarn gegenüber und bei den Verhandlungen die Vorbedingung der Annahme des Ausgleiches von Seite eines öſterr. Reichrathes nicht geſtellt worden zu ſein.

Graf Belcredi nahm ſeine Entlaſſung. Graf Beuſt kam an ſeine Stelle, der politiſche Ausgleich wurde ſanctionirt und der volkswirthſchaftliche für den ordentlichen Reichsrath vorbehalten und gleichſam als abzuſchließender Vertrag, nicht als Exiſtenzbedingung des nun ſelbſtſtändigen Ungarn betrachtet. Was aus der geſchaffenen Zwangslage hervorging, wiſſen wir Alle.

Nachdem ich meinen Abſchied genommen, veröffentlichte ich in ſpäterer Zeit eine Reihe von Aufſätzen, welche die Nothwendigkeit betonten, die gemeinſamen volkswirthſchaftlichen Angelegenheiten in das Reichsminiſterium zu verlegen und die beiden Miniſterpräſidenten als geſetzliche Mitglieder des Reichsminiſterrathes einzuſetzen, aber ſie verhallten.

Am Ende der zehn Jahre war man wohl bei uns klüger geworden, aber in Ungarn hatte man nach und nach manchen Schritt zur Unabhängigkeit vorwärts gethan, von der unglückſeligen Kündbarkeit des Zoll- und Handelsbündniſſes Nutzen gezogen und da man ſich noch nicht ſtark genug zur Losreißung fühlte, einen neuen zehnjährigen Vergleich zur Discuſſion gebracht, bei welchem wieder Einiges erobert und die wichtige Frage der Nationalbank in den Dualismus einbezogen und in dieſem Sinne gelöst wurde.

Wie die Dinge jetzt ſtehen, iſt es unzweifelhaft, daß wie Euer Excell. ſehr richtig bemerken, vor Allem das Recht der Kündigung in jenes der Reviſion übergehen ſollte; ob das gelingen kann, bezweifle ich. Die Kündbarkeit hat für Ungarn als Mittel zur Erlangung der eigenen Unabhängigkeit einen zu großen Werth und es iſt nur im Falle einer, allerdings möglichen Kataſtrophe in Ungarn denkbar, daß man, gegen andere Hilfe unſererſeits, die Reviſion zugeben würde.

Man will ja nicht einmal in Ungarn ein gemeinſames Wappen, um ſich ja nicht, auch nur der Form nach, für die Zukunft zu binden.

In jeden Falle müssen wir durch ewiges Verziehen und Verschleppen der einfachsten, wie der wichtigsten Angelegenheiten, wie man zu sagen pflegt, weich gemacht werden und fortwährend Abschlagzahlungen leisten, für Alles, was zum Fortschritte führen kann, der für Ungarn vorläufig wenig Werth und Wichtigkeit zu besitzen scheint. Die Männer der dortigen Regierung haben aus dem kleinen Schacher viel zu viel momentane und dauernde Erfolge errungen, als daß sie davon ablassen könnten oder wollten. Es hat sich unter ihnen eine förmliche Schule, ein System in dieser Beziehung ausgebildet, welches den nationalen Volksbestrebungen, der nationalen Eitelkeit und Ueberhebung schmeichelt und diese dadurch nährt, daß dem Volke handgreifliche Errungenschaften zum Nachtheil des Deutschen deutlich vor Augen geführt werden. Dadurch sind die von Euer Excellenz beispielsweise und in so klarer Weise dargestellten Verhältnisse an der Tagesordnung und das Regieren in Oesterreich so unendlich erschwert, die Einheit des Reiches aber unmöglich gemacht. Ich selbst hatte in einem vorläufigen Entwurfe nicht nur diese Verhältnisse im Allgemeinen berührt, sondern auch das Wesen der Delegationen besprochen, aber ich kam davon ab, weil mich das zu weit führen mußte und ich jede als Gehässigkeit aufzufassende Bemerkung beseitigen wollte. Ich strich demnach Alles, was das thatsächliche Verhältniß Oesterreichs zu Ungarn zum Ausdruck bringen konnte, und berührte auch die Delegationen nicht, weil diese Frage unwillkürlich zu einer Auseinandersetzung der Gegensätze führen muß, welche bestehen und sich überall und jederzeit geltend machen. So sind die beiden Artikel, welche ich in der „Neuen Freien Presse" veröffentlichte, nur der Ausdruck der Nothwendigkeit von Maßregeln, welche, soll die Monarchie eine Einheit nach außen darstellen, unbedingt eingeführt werden müssen, wenn überhaupt von einem österreichisch-ungarischen Staat im Völkerconcerte die Rede sein kann. — Daß Graf Andrassy zum Berliner Congresse gehen konnte, ohne zu einer Formulirung der zu vertretenden gemeinsamen volkswirthschaftlichen Interessen beider Reichstheile gelangt zu sein, ist so widersinnig, daß man kaum begreift, wie in einem nur halbwegs geordneten Staatswesen so etwas möglich sein könnte.

Nach der Veröffentlichung meiner Artikel erhielt ich eine interessante Mittheilung aus Wien. — Vor drei Monaten wurde dem Minister des Aeußeren, Baron Haimerle, ein Vorschlag zur

Reconſtruction der handelspolitiſchen Abtheilung gemacht, welcher ausführlich und in anderer Form eine ähnliche Organiſation erſtrebt, wie diejenige, die ich mit Errichtung eines Handelsamtes in Antrag brachte. Baron Schwegel ſowohl, wie Baron Haimerle gingen auf die Sache mit vieler Wärme ein, aber fanden vorzugsweiſe im Handelsminiſter eine ſo ausgeſprochene Oppoſition, daß von den weiteren Verhandlungen abgeſehen werden mußte.

Unter ſolchen Verhältniſſen, können einzelne Stimmen, wie die meinige, kaum Einfluß auf die Geſtaltung des Staates nehmen, ich fürchte ſogar, daß ſie zu größerer Oppoſition reizen und üble Laune dort erzeugen, wo man ſo gerne unberührt durch ſolche Fragen das tägliche Leben und Trachten unbeſorgt um die Zukunft abwickeln möchte.

Mein Name iſt zwar durch eine Indiscretion der „Neuen Freien Preſſe", ſtatt der von mir geſchriebenen Initialen, voll gedruckt worden, ich bin aber jetzt damit zufrieden, daß meine Ueberzeugung auch unter meinem Namen ausgeſprochen wird. — Am Ende habe ich nichts zu verlieren und ein ſchiefes Geſicht, das ich dort und da erblicken könnte, macht mir keine Sorge.

64 Jahre alt, kränklich und geſchwächt, habe ich keine Anſprüche zu machen, Erwartungen oder Hoffnungen zu hegen und zu pflegen. Ich habe mit der Welt abgerechnet und wenn ich noch dort und da mich vernehmen laſſe, ſo geſchieht es, um meine Ueberzeugungen ausgeſprochen zu haben und in der vollen Gewißheit, daß dies Alles in weniger Zeit, wie ich ſelbſt vergeſſen und verſchollen iſt.

Wenn gleich aber die Vergänglichkeit der Dinge auch mein Wirken umfaßt, ſo iſt es doch möglich, daß die ausgeſprochenen Anſichten zu weiterer Entwicklung derſelben anregen und daß ſie, wenn auch in veränderter, vollſtändigerer Form eine Weile fortleben und allmälig in größeren Kreiſen Geltung erringen, wenn längſt von mir nicht mehr die Rede iſt.

Darum gereicht es mir zu ganz beſonderer Befriedigung, wenn hervorragende Männer mich mit ihrer Aufmerkſamkeit auszeichnen, mit mir übereinſtimmen und dadurch ermuthigen, den Glauben zu nähren, daß ich dennoch nicht umſonſt meine Stimme vernehmen ließ.

Wüllerstorf pflegte von ihm herausgegebene Schriften seiner Frau mit kurzen Widmungen mitzutheilen; drei der letztern mögen zur Charakteristik seiner Denkweise hier folgen.

Zu der Schrift:
„Ueber die Veränderungen der Materie an der Oberfläche der Erde."

Liebe Frau! Unter Deiner Obhut gedeihend, von Deiner Liebe gestärkt, in der Arbeit von Dir ermuthigt, gelingt es mir, thätig zu sein, mein Leben zu genießen und so weit meine Kräfte und Fähigkeiten reichen, zu verwerthen. Möge Dir die kleine Arbeit ein Beweis sein, daß ich nach Höherem gestrebt, das Wahre und Erhabene zu verstehen gesucht und in der großen Weltordnung mich zurecht zu finden trachtete, um in ihr und in ihrem Geiste meinen Platz auf dieser Erde entsprechend auszufüllen und ein Gegengewicht zu jenen Fehlern und Unvollkommenheiten zu schaffen, welche meiner menschlichen Natur anhaften. — Ich weiß nicht, wie sich zuletzt meine Rechnung, das Soll und Haben stellen mag, Du wirst aber dem geistigen Menschen in mir Deine Erinnerung und Beachtung immerdar bewahren, meinem Wollen und Wirken nach dieser Richtung das größere Gewicht beilegen. Damit habe ich mein Bestes erreicht, damit kann ich hoffen, Dich in der Zeit, die mir zugemessen ist, zu befriedigen und auch weiterhin aufzurichten und mit den Schicksalen zu versöhnen, denen wir gemeinsam entgegen gingen oder noch entgegen gehen werden.

Zu der Schrift:
„Das Eisenbahnnetz im westlichen Theile der österreichischen Monarchie."

Liebe Leonie! Lege auch dieses Büchlein zu den Erinnerungen an meine Thätigkeit, unter dem Schirme und Schutze Deiner Obsorge für mein geistiges und physisches Wohl.

Du weißt es am besten, daß mich bei derlei Ausarbeitungen kein anderer Wunsch leitet, als der, meinem Vaterlande nützlich zu sein und einen in jeder Hinsicht makellosen Namen zu hinterlassen.

Ich danke es Dir, daß keine anderen Wünsche in mir auftauchen, denn bei Dir ist Friede, ist Ruhe und Glück.

Zu der Schrift:

„Die meteorologiſchen Beobachtungen am Bord des Polarſchiffes Tegetthoff."

(Commandant, k. k. Linienſchiffs-Lieutenant Karl Weiprecht.)

Liebe Leonie! Du verſtehſt zwar nichts von dem Inhalt dieſer Arbeit, aber Du warſt viele Jahre Zeuge der Mühe, Sorgfalt und peinlichen Ausdauer die ich darauf verwendete, um aus unvollkommenen Beobachtungen und Angaben dennoch etwas Nützliches abzuleiten. Du haſt es oft tief empfunden und bedauert, daß die Erfüllung eines vielleicht unüberlegt gegebenen Verſprechens mich alten, kranken Mann bis zur Erſchöpfung in Anſpruch nahm, um einen letzten Beweis meines guten Willens zu geben, meinem Vaterlande und meinem Freunde.

Trotz alles Fleißes blieb das Werk unvollendet. Der arme Weiprecht ſtarb, ich wurde bald darauf am 24. April 1881 an einer ſchweren Lungenentzündung krank.

Das Beſte oder vielmehr Das, was nach meiner Meinung das Beſte hätte ſein ſollen: ein Capitel über die Wetterverhältniſſe und Luftbewegungen im europäiſchen Polargebiete, kam nicht zu Stande und wird wohl nicht mehr von mir bearbeitet werden.

So nehme denn dies mangelhafte Werkchen hin und bewahre Du es, als Erinnerung, wenn Andere es ſchon längſt vergeſſen — als Erinnerung an beſſere Zeit und an Deinen Dich liebenden Alten.

Graz, Juni 1882.

Inhalts-Verzeichniß.

Seite

Vorwort III
Nekrolog V

I.

Zur Volkswirthschaft und Politik.

Volkswirthschaftliche Grundsätze 1
Volkswirthschaftliche Studien 27
Ueberfluß an Feiertagen 44
Die Nothwendigkeit der Entwicklung der Communicationswege . . 49
Ein Eisenbahnnetz für die österreichische Monarchie 55
Schreiben an Consul von Hahn 68
Betrachtungen über die Fortsetzung der Kronprinz Rudolphs-Bahn bis an's adriatische Meer oder bis an die Reichsgrenze 72
Betrachtungen über die Verbindung der Donau mit dem adriatischen Meere 112
Ueber die Wichtigkeit des adriatischen Meeres für Oesterreich und dessen Vertheidigung 127
Die Ostküste des adriatischen Meeres und ihre Bedeutung für den Welthandel 145
Oesterreich und das Meer 164
Mittheilungen über den Handel in den verschiedenen von Sr. Maj. Fregatte „Novara" berührten Ländern der Erde 178
Project einer Expedition zu handelspolitischen Zwecken nach Siam, China und Japan 208
Der österreichische Handel mit und über Aegypten 236
Der Suez-Canal 245
Studienreise nach Frankreich, der Schweiz, Deutschland, Belgien und Holland 265
Einige Worte über den Handel 315
Die politischen Verhältnisse in Oesterreich 325
Feudal und Clerical 347

II.

Vermischtes.

Ueber die Veränderungen in der Vertheilung der Materie an der Oberfläche der Erde 355
Stoffanhäufung auf der Erde 409
Die Entwicklungsgesetze der Materie und die Darwin'sche Theorie . 412

Seite

Epidemiſche Krankheiten und Luftſtrömungen 422
Die Malaria 442
Ueber klimatiſche Curorte 451
Ueber den Einfluß der Aſtronomie auf die Religion 455
Dalmatien 463
Skizzen auf einer Sommerreiſe durch die Oſtalpen 473
Ein Ausflug nach dem Kapruner Thale 512
Aus dem Glocknergebiet 528
Aus Sicilien 537
Das Grödner Thal 563
Im Gebirge 577

III.

Perſönliches.

Anecdoten von der Novarareiſe 597
Aphorismen 604
Tegetthoff 607
Rücktritt vom Miniſterium 627

Aus Wüllerstorf's Briefwechſel.

Megline, 1. April 1864 641
Cadix, 20. October 1864 642
Puntales bei Cadix, 3. November 1864 643
Graz, 7. April 1872 645
— 23. April 1871 647
Palermo, 17. November 1872 648
— 3. Februar 1873 649
Amalfi, 6. April 1873 653
Rom, 13. März 1882 657
Graz, 18. April 1876 660
— 6. Jänner 1877 661
— 8. Auguſt 1878 661
— 1. Jänner 1879 662
— 15. Februar 1879 662
Rom, 20. December 1881 663
An Bernhard von Cotta 664
Aus Briefen Wüllerstorf's an Hofrath von Hochſtetter 667
An Hofrath von Neumann-Spallart 672
An General-Conſul von Scherzer 674
An einen öſterreichiſchen Miniſter a. D. 676
Widmungen 681

AC
35
.W8

AC 35 .W8 C.1
Vermischte Schriften /
Stanford University Libraries
3 6105 037 122 996

DATE DUE

STANFORD UNIVERSITY LIBRARIES
STANFORD, CALIFORNIA
94305

45.—5
WF